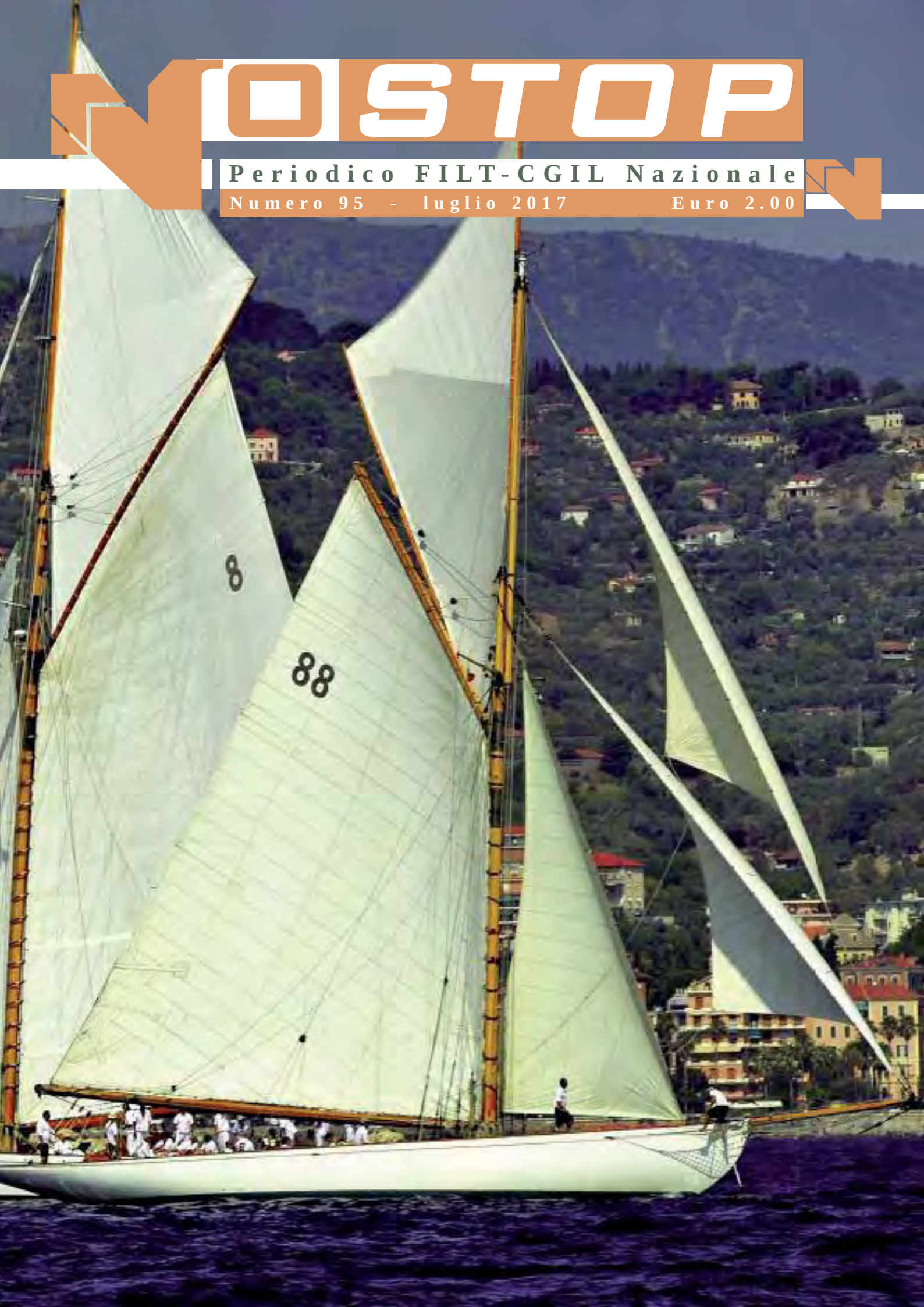
STOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale

Numero 95 - luglio 2017 Euro 2.00



52

SOMMARIO

Primo Piano 2

Permane il giudizio negativo sulla ‘manovrina’

Tempo Presente 3

Una manovra senza crescita e senza lavoro

I mali misteriosi di Alitalia

Trattamento dei dati giudiziari dei dipendenti

In Linea 9

Davide ha contrattato con Golia

Digitalizzazione e Automazione. Vantaggi e pericoli

Spazio Aperto 13

La riforma dei sistemi portuali nel contesto dell’economia globale

Nuove opportunità per il porto di Gioia Tauro

Automazione nei porti in Europa

L’intervista a Mario Castaldo

Le prospettive del sistema aeroportuale italiano

Scali ferroviari di Milano
Sottoscritto l’Accordo di Programma per la riqualificazione delle 7 aree dismesse

La sfida per la Milano del 2030

Sguardi e Traguardi 31

Suolo e città. Dalla rapina alla cura

Cosa è successo ai congedi di paternità?

Finestre 34

“Swing Time” di Zadie Smith
“L’ordine del tempo” di Carlo Rovelli

Bruno Trentin e il futuro del lavoro

“Considerate che avevo quindici anni” di Anna Paola Moretti

Immagini 39

Un palcoscenico sotto le stelle

Il servizio fotografico è stato realizzato da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

Permane il giudizio negativo sulla 'manovrina'

di Alessandro Rocchi, Segretario Generale Filt-Cgil

Sulle questioni generali si rafforza la contrarietà della Cgil con la sostanziale 'riesumazione' dei voucher. Per quanto riguarda i trasporti, il percorso parlamentare ha sostanzialmente confermato l'impianto originario, con l'eccezione dell'intervento, nel Tpl, sul Regio Decreto 148 del 1931 con la proposizione di un emendamento che 'abroga l'abrogazione' del RD e tramuta in legge la clausola sociale, occupazionale e contrattuale concordata col Ministero.

L'editoriale del precedente numero di NOSTOP era dedicato ai contenuti del decreto legge 50/2017 (denominato sulla stampa 'manovrina') che, nel frattempo, emendato in più parti nel corso dell'iter parlamentare, è stato convertito in legge.
Tanti emendamenti, sugli argomenti più vari, per un provvedimento il cui percorso parlamentare si è svolto, per la sua parte finale, nelle settimane in cui sembrava molto probabile il termine anticipato, addirittura già a settembre, della legislatura in corso. In quelle settimane, quindi, il D.lgs. 50 sembrava essere l'ultimo intervento di spesa pubblica prima dello scioglimento delle Camere. Per cui l'iter di conversione si è svolto, come spesso avviene in Italia in queste occasioni, in modo disordinato, in qualche passaggio molto disordinato, chiudendosi, infine, con un maxi emendamento approvato con voto di fiducia dalla Camera dei Deputati. E pochi giorni dopo, a ridosso dei 60 giorni previsti come termine per la conversione in legge e su un testo a quel punto non più modificabile, dal Senato, ancora con voto di fiducia.
Emendamenti e correzioni che non hanno comunque intaccato i contenuti del provvedimento sulle questioni di carattere generale, confermando, su quelle fondamentali, il giudizio negativo della Cgil per quanto riguarda le scelte di politica economica del Governo. Scelte che, già caratterizzate dall'assenza di iniziative a sostegno di crescita economica, domanda e consumi, hanno rafforzato quel giudizio negativo con la sostanziale 'riesumazione' dei voucher, seppure in forme diverse da quelle, solo due mesi prima, abrogate per evitare lo svolgimento dei referendum popolari promossi dalla Cgil. Decisione quest'ultima che ha portato la Cgil a indire la manifestazione nazionale del 17 giugno e ad attivare altre iniziative per denunciare e contrastare l'opportunistica iniziativa adottata dal Governo.
Per quanto riguarda i trasporti, il percorso parlamentare ha sostanzialmente confermato l'impianto originario, con l'eccezione, come vedremo in conclusione, dell'intervento, nel trasporto pubblico locale, sul Regio Decreto 148 del 1931.
Seppure con un carattere poco più che programmatico, quindi con un giudizio che ci sarà possibile esprimere solo dopo la definizione dei numerosi provvedimenti attuativi e la concretizzazione delle relative decisioni gestionali e organizzative, è confermata l'operazione di acquisizione della proprietà di Anas da parte del Gruppo FS Italiane. Operazione sulla quale, peraltro, gravano in qualche modo le decisioni che il Ministro dell'Economia e il Ministro dei Trasporti dovranno assumere sulle modalità di parziale quotazione in Borsa dello stesso Gruppo ferroviario.
Confermate inoltre, anche in questo caso con un carattere per ora ancora programmatorio, le operazioni che potrebbero riguardare RFI sulle ferrovie regionali nei possibili ruoli di progettazione e di committenza dei lavori di adeguamento tecnologico, di gestore dell'infrastruttura e nella riclassificazione di alcune specifiche tratte nel perimetro dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.
Per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, rimangono ampiamente insoddisfacenti le soluzioni adottate in tema di finanziamento del Fondo nazionale, di definizione del dimensionamento di bacini e lotti in affidamento, nonché di diversi altri aspetti di modifica del quadro regolatorio.
Particolarmente maldestro, infine, sempre per il trasporto pubblico locale, l'intervento adottato in sede di conversione del D.lgs. 50 in tema di RD 148/1931 e clausola sociale in caso di subentro di azienda. La norma in questione è palesemente inadeguata, soprattutto per quanto concerne la materia disciplinare e il cambio di gestore: in generale, marcata è l'impronta 'gerarchica' di norme che risalgono ad anni pre-repubblicani.
L'abrogazione differita di un anno e l'affidamento della definizione delle nuove norme alla contrattazione collettiva era, però, un errore, in quanto: è possibile farlo dal 1988 e nulla è stato sostanzialmente fatto; l'eventuale assenza di accordo entro l'anno di differimento previsto avrebbe determinato un pericolosissimo vuoto normativo; in ogni caso, per il disposto combinato di varie norme di legge, si sarebbero determinati, in caso di carenza di accordo, trattamenti diversi per i lavoratori tra le diverse aziende di settore.
Tali questioni, immediatamente evidenziate dal sindacato, hanno condotto all'accordo del 12 giugno tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Faisa-Cisal, Ugl-Fna e, sul primo provvedimento utile in discussione in Parlamento, alla proposizione di un emendamento che 'abroga l'abrogazione' del RD e tramuta in legge la clausola sociale, occupazionale e contrattuale concordata col Ministero.
Mentre scriviamo l'iter parlamentare è tuttora in corso, ma auspichiamo, a questo punto, che l'emendamento proposto sia rapidamente approvato, offrendo così la possibilità di affrontare i complessi e delicati processi che interessano il trasporto pubblico locale con adeguate tutele per il lavoro.

Una manovra senza crescita e senza lavoro

di Riccardo Sanna, Coordinatore Area Politiche economiche e di sviluppo - CGIL nazionale

La fase finale delle politiche economiche di questo Governo è stata decisa, lo scorso aprile, con l'approvazione del Documento di economia e finanza (DEF) 2017 e, poi, a giugno, con la conversione in legge del Decreto legge n. 50 (contenente "disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi in favore delle zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo"), definendo sin da ora le misure economiche e sociali, oltre che la ricomposizione delle poste di finanza pubblica, della Legge di Bilancio di fine anno e, potenzialmente, la programmazione del prossimo triennio. Già il DEF 2017, attraverso soprattutto il Programma di Stabilità (PS) e il documento di Analisi e tendenze della finanza pubblica (AFP), presenta una politica economica in assoluta continuità con quella precedente, senza alcuna ambizione di recuperare i livelli di crescita e occupazione pre-crisi, utile più a rispondere alle pressioni europee di correzione dei conti pubblici, che a tracciare la rotta di una crescita più forte e bilanciata per un nuovo modello di sviluppo (come suggerisce la "parte buona" delle raccomandazioni europee).
Coerentemente con il DEF, infatti, a maggio, con il D.lgs. 50/2017, il Consiglio dei ministri ha stabilito la cosiddetta "manovrina" proprio con l'insolito obiettivo di riportare a metà anno i conti pubblici sul sentiero – tutto teorico – di una rapida e stringente riduzione del debito pubblico, a scapito di una qualsiasi politica espansiva. Eppure, proprio la minore crescita del PIL registrata nel 2016 rispetto alle previsioni – di fatto – ha rallentato il percorso di riduzione strutturale del deficit (utile a raggiungere il famigerato "pareggio di bilancio"). La manovra, espressa dall'incremento dell'indebitamento netto strutturale di 3,4 miliardi di euro, dunque, rischia di rappresentare l'ennesimo intervento che lascia l'Italia in stagnazione e deflazione, affidando la crescita ancora una volta al mercato, soprattutto estero, nonostante le diffuse tensioni e incertezze del quadro geopolitico internazionale. A tale proposito, desta forte preoccupazione la programmazione nei documenti del Governo di un tasso di disoccupazione pari all'11,5% nel 2017 e mai sotto il 10% fino al 2020.

Si programma, inoltre, una riduzione dei salari reali (-1,6 punti cumulati di scarto tra costo del lavoro e deflatore dei consumi dal 2017 al 2020) e la riduzione della quota del lavoro (misurata come forbice tra retribuzioni e produttività). Ciò va in netta contraddizione con l'ambizione di incrementare i consumi – soprattutto contando solo quelli privati – e la determinazione di un'inflazione superiore al punto percentuale e, addirittura, al 2,1% nel 2019. Senza aumentare le retribuzioni non si può scongiurare il rischio di deflazione, come ha recentemente affermato anche il Presidente della BCE.
Insomma, non si accende alcuna "vertenza" europea, nonostante le numerose dichiarazioni del Governo dei mesi scorsi. Basti sottolineare che il contenimento del deficit (dal 2,4 del 2016 e il 2,3 tendenziale per il 2017 al 2,1 per cento del PIL) resta in linea con gli obiettivi del Governo Renzi dello scorso autunno. In questo modo, peraltro, si sceglie di non prendere alcuna posizione politica sulla possibilità di non ratificare il Fiscal Compact nei Trattati europei entro il 2017 (anno di scadenza).

In sintesi, la manovra appare molto modesta e sbilanciata, oltre che recessiva. La correzione di bilancio si concentra sul versante delle entrate, soprattutto attraverso la lotta all'evasione fiscale, la rimodulazione accise sul tabacco e l'aumento dell'imposizione sui giochi. In particolare, il Governo punta sull'estensione dello *split payment* - come chiede da tempo anche la Cgil - che dovrebbe essere operato non solo dalla P.A. ma anche dalle aziende controllate direttamente o indirettamente dallo Stato o dagli Enti pubblici territoriali e le società quotate in Borsa, anche quando queste avranno rapporti con professionisti. Continuano a incombere dal 2014 le clausole di salvaguardia, per le quali è previsto nel 2018 un incremento di tre punti dell'IVA, sia con aliquota al 22 sia con aliquota al 10 per cento, più un ulteriore 0,9% dal 2019. Le clausole valgono circa 20 miliardi di euro solo nel 2018. Di fatto, le risorse recuperate con la lotta all'evasione, anziché essere utilizzate per la prevista riduzione delle imposte a dipendenti e pensionati, andranno a eliminare (almeno nelle intenzioni) le clausole di salvaguardia IVA e accise. Possiamo affermare che tali clausole saranno neutralizzate utilizzando le risorse destinate a dipendenti e pensionati. Anche l'ulteriore allargamento dei parametri di detassazione del salario di produttività o del welfare contrattuale dovrebbe partire dai dati sulla diffusione e la composizione del beneficio, altrimenti si rischia di accentuare le disuguaglianze e, nella migliore delle ipotesi, ricondurre i risultati - tramite gli accordi interconfederali siglati - a mera redistribuzione del valore aggiunto esistente, comunque a scapito del salario o dei servizi pubblici. Altre misure sul versante delle entrate riguardano: gli affitti on line (ad esempio, per Airbnb); il prelievo sulle vincite al Lotto, alle Slot machine e alle videolottery.

Sul lato della spesa si prevedono nuovi tagli lineari alle Amministrazioni centrali (circa 1 miliardo ogni anno). Sebbene l'analisi del Governo converga spesso sulla necessità di maggiori investimenti fissi, si programma un'ulteriore riduzione degli investimenti pubblici (dal 2,1 del 2016 al 2,0 per cento del PIL nel 2020). Tale impostazione, purtroppo, risulta coerente con le privatizzazioni programmate (1,2 punti di PIL nel quadriennio, ovvero 5 miliardi di euro all'anno) e la riedizione di molti incentivi generalizzati alle imprese, pur essendo ormai riconosciuto da tutti - compreso il MEF - che l'ingente numero di risorse erogate al mercato abbia restituito solo una minima parte di investimenti, innovazione e occupazione all'economia reale. Gli ultimi dati Istat lo confermano, sconfessando anche le più recenti previsioni di crescita del PIL 2017 abbondantemente sopra il punto percentuale (es. FMI, S&P, Confindustria).

La necessità di nuovi investimenti, prima pubblici e poi privati, emerge anche dall'accelerazione tecnologica che sta imprimendo la digitalizzazione/automazione dell'economia, innanzitutto come infrastrutture strategiche, materiali e immateriali, risorse per la ricerca e lo sviluppo, innovazione nella P.A. e incentivi "selettivi", affinché la politica industriale del Governo si fondi su una governance più democratica, anche perché la condizione del lavoro e la creazione di nuova e buona occupazione sono prerequisiti indispensabili per far crescere il nostro apparato produttivo e assicurare un salto di qualità nel nostro modello di specializzazione. Rilanciare un piano di investimenti pubblici come quello proposto nel Piano del lavoro - avviando anche la discussione sulla revisione delle regole europee per escluderli dal deficit - è fondamentale per far uscire il paese dalle secche della bassa crescita. Questo vale per il Nord ma, a maggior ragione, per il Sud, uscito da tempo dalle grandi politiche ordinarie di sviluppo. I Patti sottoscritti nel 2016 dalle otto regioni e dalle aree metropolitane del mezzogiorno rappresentano dei meri acceleratori di spesa di risorse già appostate su progetti esistenti, sul cui lento avanzamento occorre fare più che un monitoraggio.

Come se non bastasse il profilo finanziario, la manovra assomiglia tremendamente a un "mille proroghe". Le misure più significative, invece, rimangono nella prospettiva di favorire le imprese. Scontando la drammatica reintroduzione dei voucher, su cui la CGIL continua a esprimere tutta la sua indignazione e ad attivare percorsi istituzionali di correzione, nel D.lgs. 50/2017 sono stati inseriti svariate misure tecnico-amministrative e aggiustamenti di natura procedurale prevalentemente a risoluzione di questioni molto specifiche o locali. Ancora una volta, manca il lavoro.

Il Decreto, poi, recupera parte dei contenuti inseriti nel "Testo unico sui servizi pubblici locali di interesse economico generale", decaduto, riguardanti il trasporto pubblico locale (TPL), con due specifici articoli (27 e 48). Nel complesso, sono norme necessarie alla tenuta del sistema TPL, ma che richiedono ancora la definizione di una normativa regolatoria complessiva e aggiornata, soprattutto per la parte occupazionale, come il Governo si era impegnato a riproporre dopo il naufragio del citato Testo unico. In questa prospettiva va letto l'accorpamento ANAS-FS.

Nella manovra, infine, si prevede lo stanziamento di 1 miliardo di euro per ciascuno degli anni 2017, 2018, 2019 per il finanziamento necessario a seguito degli eventi sismici 2016/2017. È istituito un fondo presso il MEF per consentire l'accelerazione delle attività di ricostruzione degli eventi sismici ed è finalizzato alle verifiche di vulnerabilità e ripristino danni di edifici scolastici, pubblici nonché ricostruzione privata nelle aree colpite dal terremoto 2016/2017. Inoltre, con il medesimo fondo, sono finanziati piani sperimentali per la difesa sismica degli edifici pubblici in dieci cantieri pilota. Questi ultimi interventi rappresentano il progetto "Casa Italia", le cui risorse, quindi, risultano troppo ridimensionate e non finalizzate alle sole zone terremotate. Si prevede, inoltre, l'istituzione di una Zona Franca Urbana (ZFU) nei comuni colpiti dal sisma, con esenzione, per le imprese, pressoché di tutte le imposte in forma secca e generalizzata, esattamente come nel recente passato, in cui tali incentivi si sono dimostrati largamente inefficienti.

Molto meglio sarebbe la previsione di esenzioni legate agli investimenti, all'innovazione, alla ricostruzione, in modo da poter guidare e selezionare il tessuto di imprese che dovranno accompagnare la rinascita di quei territori. Non prendere in carico quest'onere politico serve solo a facilitare la ripresa di attività che è possibile fossero in crisi, o fuori mercato già prima del sisma. In pratica, ciò significa rinunciare a pensare alle politiche industriali di quel territorio. Sarebbe, invece, indispensabile dotarsi di un Progetto di Sviluppo Economico e Sociale di medio periodo - come quello avanzato dalla CGIL - che interessi le aree terremotate delle quattro Regioni, per garantire nell'immediato il mantenimento di persone, relazioni sociali, comunità e attività economiche esistenti, definendo allo stesso tempo obiettivi e strumenti di attrazione di nuove realtà economiche e nuovi insediamenti civici.

I mali misteriosi di Alitalia

di Nino Cortorillo, Segretario nazionale Filt-Cgil

La storia degli ultimi 20 anni di Alitalia è, di fatto, associata al termine crisi. Iniziata in pieno monopolio, quando le rotte erano assegnate dagli stati alle compagnie di bandiera che sulla stessa rotta si dividevano i proventi, aldilà dei passeggeri realmente trasportati, è proseguita con un andamento che ha alternato fallimenti (reali o di fatto), piani industriali (quasi sempre sulla carta), licenziamenti.
Una delle più emblematiche "storie italiane" del dopoguerra che ha racchiuso in sé miserie e nobiltà anche del nostro carattere nazionale e del ruolo che, a vario titolo e con diverse responsabilità, politica, manager, sindacati e opinione pubblica hanno avuto. Spesso consapevolmente, ma spesso dando origine a una cacofonia irresistibile, che ha trasformato una storia che si colloca nel declino nazionale in un esercizio analitico pari al livello del bar sport. Una somma più di suggestioni che di analisi, che sprofondano in una comicità sulla falsariga di "Io speriamo che me la cavo". Solo nel 2016, un importante politico proponeva di portare i passeggeri da Roma a Fiumicino attraverso prima un catamarano sul Tevere e dopo un trenino. O come dopo l'incendio al Terminal 3 di Fiumicino, quando un parlamentare propose di usare gli aeroporti di Pratica a Mare e Grosseto. Tutti si sono sentiti e si sentono abilitati a formulare ricette magiche e soluzioni perfette. Nessuno è stato alla fine responsabile di nulla. Salvo, a posteriori, essere tutti responsabili di tutto. Senza capacità di sezionare gli avvenimenti, selezionare le decisioni e individuare da chi furono assunte. O anche chi agì perché nessuna decisione fosse presa.
Un declino aziendale che è continuato pur in contesti economici, azionisti, alleanze, infrastrutture, mercato, management, diversi.
D'altronde, la recente storia nazionale ha visto scomparire intere filiere industriali (basti pensare all'informatica e alla Olivetti), incapaci di reggere le mutazioni tecnologiche e la competizione.
Servirebbe uno sguardo su quanto avvenuto che avesse la giusta distanza dai fatti e che permettesse una lucidità priva di interessi specifici che, quasi sempre, portano a posizionarsi sulla base di mediazioni che piegano appunto i fatti nudi e crudi a volontà e interessi politici, economici o di consenso.
A questo si aggiunga che molte presunte analisi hanno una deriva "vintage" quasi che, riandando a epoche passate, apparentemente gloriose, si possano eludere i mutamenti che hanno investito non Alitalia ma il trasporto aereo nel mondo.
Il primo nodo attiene all'industria Alitalia e ai cambiamenti irreversibili avvenuti, che in sintesi ritengo siano:

- le compagnie di bandiera trasportavano, 20 anni fa, 1/3 circa dei passeggeri attuali;
- uno sviluppo senza precedenti che ha permesso di trasformare l'aereo simbolo di status ed élite a mezzo di trasporto alla portata di tutti. Dalla Fiat 600 degli anni '60 all'aereo degli anni 2000;
- il paradosso è che, nel monopolio e con imprese a capitale pubblico, volavano i ricchi e con imprese privatizzate e con un mercato spesso deregolamentato, volano anche i poveri.
- la nascita delle compagnie low cost ha determinato un accesso anche a piccoli aeroporti e quindi territori che sono stati uno dei fattori di crescita del trasporto aereo (a prescindere, in quest'analisi, dalle condizioni lavorative solo in alcuni casi regolate, ma spesso a livelli ottocenteschi);
- le regole competitive hanno rotto i confini nazionali, creando un unico mercato in Europa e sempre più accordi di Open Sky nel mondo;
- la globalizzazione economica e turistica ha fatto diventare il trasporto aereo un unico mercato mondiale, con la nascita di alleanze in Europa e di nuove compagnie nel mondo (basti pensare a quelle del golfo inesistenti 20 anni fa);
- lo sviluppo legato alla crescita della domanda e dell'offerta ha determinato la necessità di enormi investimenti in infrastrutture e flotta, sempre meno possibile da parte di azionisti pubblici alle prese con debiti e vincoli di bilancio
- molte nazioni europee, anziché perdersi in progetti astratti utili solo a fini elettorali, hanno fatto sistema legando industria/infrastrutture/regole/mercato.

È evidente che se una compagnia aerea, o un paese, ha perso tutti gli appuntamenti e, anziché sciogliere i nodi, ne è rimasta imprigionata, l'esito non può che essere stato o il fallimento di quella impresa o la sua marginalizzazione.
Se, però, ancora oggi si leggono analisi che esulano da quanto avvenuto in questi 20 anni, che ha carattere di *irreversibilità*, significa che la crisi diventa, come infatti è avvenuto, irrisolvibile.
Le scelte di Alitalia sono avvenute in una sostanziale continuità anche cambiando azionisti e management ed è sintetizzabile nella ciclica sequenza di crisi/fallimento/licenziamenti/nuovi azionisti/assenza di

investimenti/stesso posizionamento di mercato/riduzione dei volumi produttivi e della flotta.
Passando da scelte strategiche che vedevano, nel 1998, in Malpensa e nell'unione con KLM il modello che univa alleanza globale, volumi di traffico, infrastruttura e posizione di mercato, alla sua rottura addossando all'apertura di Malpensa la causa della sua ennesima crisi.
Dalle alleanze globali allo stay alone. Dall'aumento della flotta alla sua riduzione. Dalla competizione conclamata alla ricerca di irrealistici monopoli sul mercato nazionale. Dalla filiera delle attività allo smantellamento, di fatto, delle attività di manutenzione.
Mentre il mondo andava verso direzioni precise (spostamento su mercati di lungo raggio, alleanze globali, investimenti), Alitalia, pur mutando radicalmente i propri assetti azionari (da pubblico a privato, da nazionale a straniero), non solo non risolveva alcun nodo, ma la risultante era una sua progressiva marginalizzazione nel mercato prima mondiale e dopo Europeo.
Mentre in Italia si passava, dal 1996 al 2016, da 65 mln di passeggeri a 164, Alitalia perdeva, non in percentuale ma in dato assoluto, quote di mercato. Sino a essere superata da Ryanair e avvicinata da Easyjet. Piani industriali che, nel 2008, puntavano sul mercato interno mentre avanzava l'alta velocità e la rotta Milano/Roma si riduceva a trasportare meno della metà dei passeggeri. E mentre le compagnie low cost occupavano ogni spazio di un mercato in forte crescita, Alitalia riduceva del 30% la sua flotta. Capitalisti straccioni capaci di osannare il mercato nei convegni e chiedere protezioni e rotte nel monopolio.
Nel 2014, con Ethiad, non muta la sostanza industriale con un'alleanza che continuava a portare passeggeri verso gli hub di Parigi e Amsterdam e con investimenti più utili al maquillage che a incrementare introiti e passeggeri.
Da ultimo, ma fondamentale, un assetto societario con azionisti finanziari quali le banche senza alcuna prospettiva industriale e con l'obiettivo di uscire prima possibile da Alitalia.
Andrebbe ripetuto come un mantra che Alitalia, nel 2008, non è stata privatizzata ma è fallita, che la crisi non è del settore, sorretto da una domanda crescente che proseguirà nel futuro, ma dell'impresa incapace di agire nel mercato e rispondere a nuove domande sociali.
Così com'è già evidente che, nel mercato più competitivo e globale esistente nei trasporti, la nuova frontiera delle compagnie Low Cost passa da un'alleanza tra queste e le ex compagnie di bandiera e dall'apertura del mercato di lungo raggio a partire dal Nord America (vedi il caso Norwegian).
Il secondo nodo attiene al sindacato, alla rappresentanza sociale e alle opinioni che i lavoratori hanno sedimentato e stratificato nel corso degli anni.
La storia di Alitalia è data da un susseguirsi ciclico, quasi combaciante con le fasi acute di crisi, di punte momentanee di forte contrasto e lunghi periodi di adattamento alla realtà.
C'è un modo opposto di vivere una crisi: rifiutarne le cause e le conseguenze; accettarla come ineluttabile. Solo apparentemente sono reazioni opposte, ma entrambe inducono o a reagire annullando quanto accade nel mondo e quanto avvenuto nella propria impresa o ad assumere come ineluttabile una soluzione purché dia una salvezza ancorché temporanea.
La stessa composizione lavorativa e sociale in Alitalia determina che il sindacato, confederale o autonomo o di base, abbia un contenuto molto aziendale e professionale. Esistono quindi molti sindacati aziendali con una ulteriore divisione tra diverse categorie di lavoratori. Volo e terra sono storicamente due mondi separati. Nel volo, l'ulteriore distinzione tra piloti e assistenti di volo; nel personale di terra, tra diversi settori operativi e professionali. Ogni settore segnato da propri confini di storia, leader, consensi, aggregazioni. Così da determinare che ogni sindacato è, in realtà, un insieme precario di più "sindacati" in perenne dialettica al loro interno e tra loro.
Esiste un sindacato formale fatto di un proprio brand politico riconoscibile nel mondo, di propri leader e di propri insediamenti sociali.
Esiste, e conta molto di più negli ultimi anni, un continuo divenire di opinioni istantanee e inarrestabili rese dai blog e dai gruppi di social, aperti o chiusi.
Sindacati che appaiono istituzionali e che rispondono a una domanda più individuale che collettiva, coesistono a una formazione di opinioni che sfugge ai canali ufficiali ma che, come nell'ultima vertenza, alla fine decide dove si sposta l'opinione dei lavoratori. Non a caso, il verbale era sottoscritto dai sindacati aventi il 90% degli iscritti, avendo dal referendum oltre il 60% di voti contrari.
Un voto che ha scisso in modo netto l'opinione dentro Alitalia da quella dell'opinione pubblica.
Continuo a pensare che la scelta del referendum sia stata giusta, oltre che legittima. Per troppe volte, in molti passaggi cruciali di Alitalia, non si è dato modo di esprimere l'opinione. Il rischio era noto. Ma penso ineludibile. Qualcuno si domanda cosa sarebbe avvenuto senza quel voto? Un conflitto certamente. Probabilmente senza alcuna direzione. Un'azienda non governata ove basta poco a spezzare o rallentare il normale processo operativo.
In presenza di Rsu o di forme più legittimate, anche il referendum non è un vincolo assoluto. Quel voto, di assoluta protesta, si è proiettato contro non solo la decisione e il contenuto del verbale (di per sé utile a evitare solo il fallimento), ma contro le altre crisi vissute, il management attuale e passato, la politica. Un voto anche contro di noi. Contro il sindacato. Salvo scoprire che l'ennesimo fallimento non era una bufala. Al contrario delle molte leggende emerse nei giorni del voto.
Emerge dai lavoratori una domanda che ne contiene due opposte. Da un lato, un vissuto marcatamente aziendale e radicale che porta a non avere consapevolezza dei mutamenti avvenuti in questi venti anni nel mondo, dall'altro il permanere di un'antica ragnatela di relazioni che nasce sulla interpretazione dei diritti e trasforma le antiche abitudini clientelari in nuovi apparenti bisogni. Non operando scelte nette e non decidendo quali temi affrontare e, al contrario,

facendosi sommergere da un fluire continuo di argomenti quasi sempre di secondaria importanza. Non è un caso che Alitalia, nel 2016, sia arrivata all'allarme dei conti senza avere mai prima avviato alcuna azione preventiva.
Chiedevano di togliere i biglietti free al personale di volo (costo 4 mln di euro), mentre ne perdeva 150 volte tanto.
Nella storia delle relazioni sindacali di Alitalia è avvenuto di tutto. Da Aquila selvaggia, alla presenza del sindacato nel Cda, alla condivisione apparente di qualche piano industriale; da scioperi fuori dalle regole ai licenziamenti fuori dai criteri di legge. Un radicalismo estremo, privo di contenuti politici se non strumentali e temporanei, e un intreccio di interessi personali e di gruppo apparentemente nascosti da interessi generali.
Il sindacato mantiene, a partire da quello confederale, un consenso in termini di iscrizione altissimo. Ma questo consenso appare fragile. Sempre in forse per singoli episodi o vertenze, oppure precario per argomenti o solo notizie che ogni giorno a flusso continuo emergono, spesso senza che siano reali. Ne deriva un'adesione debole, minata da una conflittualità anche tra sindacati, che va ben oltre il livello fisiologico o quello apparente.
La ricerca del consenso non avviene sulla base di valori o progetti ma, appunto, su interessi individuali o di gruppo, molto spesso soddisfatti da un'impresa che decide, direttamente o no, anche dove orientare il consenso. Dove, molto spesso, al posto del merito si è premiata la fedeltà.
Alitalia, anziché provare a costruire modelli di relazione e contrattazione differenti che provino a farla uscire dalla propria storia più negativa, è concausa o, nella migliore delle ipotesi, subalterna a questo quadro. Passando come impresa da atti unilaterali all'accettazione di un venir meno del proprio ruolo laddove è ostativo al consenso di sindacati o parti di essi.
Non è un caso che in Alitalia non si siano mai elette le Rsu ed anche le normali elezioni interne siano un atto che sembra una piccola rivoluzione. Questo determina che il ricambio e la legittimazione della rappresentanza sia spesso assente o sostituita da una logica prevalente di cooptazione.
Non a caso molti rappresentanti a ogni livello "posseggono" un consenso quasi personale, pronti in ogni momento a portarlo in dote a un diverso sindacato, agendo così come arma di pressione costante sul sistema.
I due temi che ho provato a fotografare, situazione industriale e modello sindacale e di relazioni in Alitalia, sono le mie ragioni che spiegano quanto avvenuto in questi venti anni e, soprattutto, l'andamento e l'esito della vertenza che, ad aprile, ha

portato all'ipotesi di accordo, alla sua bocciatura nel referendum, all'amministrazione straordinaria attuale.
Nelle scelte azionarie e manageriali pur così diverse, l'ultimo arrivato pensava che l'andamento negativo fosse da imputare alla gestione precedente. Privati rispetto al pubblico ed Ethiad rispetto alla gestione nazionale. Allo stesso tempo, si è assistito alla scelta di alibi che spiegassero ogni crisi: dall'apertura di Malpensa alla sua chiusura, dalle alleanze prima fatte e dopo superate, alle low cost emerse come ragione della crisi attuale.
Individuazione di ragioni diverse che hanno avuto, però, la capacità di trovare sempre altrove una responsabilità, chiamandosi quindi fuori da ogni severo approfondimento. È mancata una cultura industriale sommersa da evanescenti demagogie e da manager assolutamente incapaci (parlano i numeri, non le opinioni).
Lo stesso sindacato, quando guarda a modelli stranieri, non ne conosce spesso i contenuti né tantomeno la lunghissima e faticosa azione che ha portato compagnie analoghe ad Alitalia a essere oggi leader mondiali.
Le irrisolte o sbagliate scelte industriali si sommano, quindi, a quelle di un sindacato che vive spesso nel passato oppure è incapace di definire un modello che, alla fine, non è né confederale né partecipativo né radicale né contrattualista.
Rimuovere, come spesso è avvenuto, la fatica di compiere analisi porta a una semplificazione e banalizzazione dell'esistente. O ad usare le stesse analisi di venti o dieci anni fa in contesti totalmente rivoluzionati.
L'attuale amministrazione straordinaria, nonostante il giudizio negativo che abbiamo espresso sulla gestione della cassa a zero ore, ha oggettivamente compiuto un profondo cambiamento. Non solo nel recupero costi, ma nel rapporto con la realtà interna ed esterna.
Dobbiamo però accelerare nel nostro rinnovamento interno, spostando la decisione dai gruppi dirigenti ai nostri iscritti. Dobbiamo sapere che la rappresentanza non è solo storia, ma risponde alla composizione oggi presente tra lavoratori di volo e di terra.
Dobbiamo avere chiaro che il sito industriale più importante non solo di Roma ma del centro Sud, che è Fiumicino, con quasi diecimila dipendenti Alitalia, deve avere una struttura sindacale confederale e di categoria adeguata alla complessità presente.
Nessuno è in grado di sapere l'esito dell'amministrazione straordinaria e della procedura di vendita, né i tempi dettati da un difficile equilibrio tra costi e ricavi, gravato da quasi 700 mln di euro di deficit del 2016.
I 600 mln di prestito sono l'ossigeno per reggere un tempo che non sarà infinito.
Affrontare i nodi industriali è compito arduo e atterrà molto a coloro che saranno interessati ad Alitalia (intera e non a singole parti). Quale mercato di riferimento, quale alleanza, quanti investimenti per quali scelte, quali attività la comporranno. Inutile continuare a sognare una compagnia di bandiera ormai ridotta a dimensione bonsai. Inutile immaginare che la sua stabilità produttiva e di mercato sia destinata a realizzarsi in tempi brevi.
Prima, e non dopo, dobbiamo affrontare anche i nodi che attengono alla nostra organizzazione. Arrivare tardi o impreparati sarebbe solo l'evidenza che, anziché affrontare i problemi del mondo, non siamo pronti ad affrontare nemmeno quelli che dipendono dalla nostra volontà.

nino.cortorillo@filtcgil.it

Trattamento dei dati giudiziari dei dipendenti

di Mara Parpaglioni, avvocato

Lo scorso 15 giugno, il Garante per la protezione dei dati personali ha emesso un interessante provvedimento (n. 267/2017) in materia di trattamento dei dati giudiziari dei lavoratori del settore ferroviario.
Con il detto provvedimento, infatti, l'autorità Garante ha rigettato la richiesta di autorizzazione al trattamento dei dati contenuti nel casellario giudiziale dei propri dipendenti avanzata dalla Manutencoop Facility Management S.p.A. società operante nel settore ferroviario.
La società aveva richiesto al Garante l'autorizzazione (ai sensi dell'art. 41 del Codice) a trattare i dati giudiziari dei propri dipendenti mediante la raccolta dei dati contenuti nel certificato tratto dal casellario giudiziale fornito dal lavoratore stesso e la successiva comunicazione degli stessi a una società terza appaltante, e ciò anche nel caso in cui il casellario giudiziale non avesse riportato alcun provvedimento.
La richiesta di autorizzazione era stata motivata dalla datrice di lavoro in quanto tali dati riguardanti i propri dipendenti, tutti addetti a operare in ambito ferroviario e inquadrati come manovali e pulitori di impianti fissi e a bordo treni, sarebbero stati richiesti da una clausola del contratto di appalto con una società terza, in via di stipulazione. I dati dei lavoratori avrebbero dovuto riguardare in particolar modo i reati contro le persone, la sicurezza dei beni e il patrimonio. L'articolo 3 di tale schema di contratto di appalto prevedeva, infatti, che "l'Appaltatore si impegna altresì a richiedere a ciascun lavoratore da impiegare nell'appalto - prima del suo effettivo impiego – il certificato generale del casellario giudiziale in corso di validità e a segnalare tempestivamente al Committente il nominativo di coloro a carico dei quali risultano sentenze di condanna passate in giudicato nonché i reati ascritti e la pena comminata, nel rispetto comunque delle disposizioni di legge contenute nel D.lgs. n. 196/2003".
La società appaltante aveva motivato l'inserimento di una siffatta clausola contrattuale con la necessità di vagliare, con proprio gradimento o meno, lo status dei lavoratori di Manutencoop Facility Management S.p.A. che sarebbero andati a svolgere le proprie

mansioni presso le sedi della società appaltante stessa.
In particolare, il trattamento dei dati giudiziari dei lavoratori contenuti nel certificato generale del casellario (nominativo del dipendente, provvedimenti di condanna definitivi e alcuni provvedimenti definitivi in materia civile e amministrativa) sarebbe stato effettuato mediante la raccolta del casellario in formato cartaceo direttamente dal lavoratore, previo il suo specifico consenso, il cui contenuto sarebbe stato comunicato alla committente e il documento sarebbe stato poi archiviato nella cartella del dipendente e conservato per tutta la durata del rapporto di lavoro.
Il Garante della protezione dei dati personali, a tale riguardo, ha rilevato che la propria Autorizzazione generale n. 7/2016 autorizza, per l'appunto, i datori di lavoro al trattamento dei dati giudiziari, qualora questo sia "indispensabile per [...] adempiere o esigere l'adempimento di specifici obblighi o eseguire specifici compiti previsti da leggi, dalla normativa dell'Unione europea, da regolamenti o da contratti collettivi, anche aziendali, e ai soli fini della gestione del rapporto di lavoro".
Nel caso specifico, l'Autorità Garante ha ritenuto che non vi fosse una base giuridica (sia essa legislativa, regolamentare o contrattuale) adeguata a legittimare un tale trattamento dei dati giudiziari dei lavoratori.
Il Garante ha inoltre sottolineato che nel CCNL della mobilità/area contrattuale attività ferroviarie (20 luglio 2012) e nel contratto aziendale di gruppo FS, integrativo del CCNL non ci sono norme da cui emerga l'indispensabilità del trattamento dei dati giudiziari dei dipendenti per lo svolgimento di determinate attività.
In conclusione, il Garante per la protezione dei dati personali ha ritenuto quindi che non sussistono allo stato i presupposti per l'adozione di un'autorizzazione specifica al trattamento dei dati giudiziari nei termini prospettati nella richiesta formulata dalla società e ha rigettato l'istanza di autorizzazione formulata da Manutencoop Facility Management S.p.A. relativa al trattamento dei dati giudiziari dei propri dipendenti.

Davide ha contrattato con *Golia*

di Alessio Gallotta - Funzionario Filt-Cgil Milano Lombardia

La vertenza Amazon per il contratto di filiera: una vittoria per il sindacato e occasione per riflettere sulla società dei consumi e sulle nuove dinamiche della globalizzazione.

La vertenza

Arrivó un ragazzo negli uffici della nostra sede, due mesi fa, mostrando una busta paga che, già da sola, ci anticipava le problematiche. Il ragazzo era un Driver di una cooperativa, ultima della catena dei subappalti di Amazon Logistics, che operava presso l'impianto di Origgio.

Amazon Logistics é la sezione costruita appositamente per occuparsi del settore logistico del gigante statunitense; un apparato volto a gestire internamente la pianificazione logistica e le consegne capillari e ramificate in tutto il mondo. Nello specifico, su Milano, Amazon costruisce tre impianti: Origgio, Toffetti e Nicolodi, dove ci sono tre magazzini pieni di merce che è suddivisa e organizzata per essere consegnata agli utenti (consumatori) casa per casa.

Semplificando, ci sono tre settori che operano per far funzionare la gigantesca macchina: la parte organizzativa della logistica gestita direttamente da AMAZON, la parte di facchinaggio che sistema la merce in regime di carico/scarico affidata quasi totalmente alla ADECCO e la parte di consegna che è appaltata a vari consorzi, aziende e cooperative.

Niente di particolarmente nuovo sin qui, poiché nel nostro settore è questo il metodo di gestione degli apparati logistici che si diramano nei subappalti costruendo la famosa filiera. Divide et impera. Le novità possono essere il modo di gestire i fornitori e le pratiche aziendali adottate nella parte operativa e commerciale che, però, abbiamo constatato essere in una fase di sviluppo che forse durerà ancora a lungo.

La cooperativa in questione dunque, aveva in gestione una cinquantina di Driver che con i loro furgoni, ogni mattina, caricavano i pacchi e partivano per le rotte di consegna su tutto il territorio.

I compagni della Filt Lombardia cominciarono un percorso esplorativo, che ha fatto subito emergere la catena di subappalti e tutte le problematiche che i lavoratori, anche se spaventati, cominciavano a evidenziare. La cooperativa, infatti, era un subappalto di un consorzio che, a sua volta, aveva un contratto con Amazon per la gestione di parte delle consegne lombarde, che aveva diviso il lavoro tra questa cooperativa e un'altra azienda.

Il percorso mise in luce: contratti ambigui e ingiusti applicati ai lavoratori; part-time fittizi che dovevano fare turni da 4/6 ore al giorno, ma ne facevano regolarmente 13; padroncini di singoli furgoni pagati in nero o con ritenuta d'acconto; alcuni autisti con contratti da operai agricoli; minimi salariali indecenti; nessun tipo d'indennità; straordinari mai pagati; rotte di consegna da dieci ore con una media di 160 pacchi al giorno; turni organizzati giorno per giorno con comunicazione anche alle 6 di mattina; ferie utilizzate per i giorni di riposo compensativi o per i periodi di carenza; malattia non pagata, potrei continuare con il mix d'ingiustizia che caratterizzava l'impianto di Origgio ed anche gli altri. Una situazione di totale disorganizzazione e caos. Si cominciò a intravedere la prima possibilità di intervento sindacale quando, nelle assemblee, i lavoratori erano pronti a mettersi in gioco per cambiare le cose, dimostrando straordinario coraggio e voglia di riscatto.

Le assemblee non si tenevano negli impianti ma nei parcheggi, nei bar, in piedi per strada, con caffè o pioggia a fare compagnia alle lunghe discussioni che cominciarono a definire il percorso da svolgere. Abbiamo chiesto un incontro e l'azienda si presentò senza avere alcun mandato decisionale, senza risposte alle nostre richieste, senza darci sicurezza sulla stabilizzazione contrattuale.

Dopo il fallimento della strada del dialogo, i delegati e i lavoratori si dissero pronti all'azione e, dopo l'apertura dello stato d'agitazione, arrivò lo sciopero. Si radunò il concentramento davanti ai cancelli del parcheggio; con tutti i lavoratori, anche quelli più incerti, ci spostammo poi davanti ai cancelli del magazzino. Dopo poche ore dall'inizio dello sciopero, arrivò da noi la responsabile Amazon che gestisce i rapporti con le aziende della filiera e si occupa evidentemente delle conflittualità sindacali in loco. Dopo averci dato ragione su ogni nostra richiesta, chiamò al telefono il presidente del consorzio, che si trovava a Pisa in quel momento, ma venne immediatamente a Milano per incontrarci.

Ci spostammo quindi in sede insieme ai delegati e, appena arrivò anche la delegazione aziendale, iniziammo la contrattazione, che si concluse alle dieci di sera con un Accordo che regolarizzava la situazione e riportava le condizioni di lavoro a termini di legalità e dignità, con corretti livelli e indennità. Era giusto impedire che ci fossero dei lavoratori che, pur facendo lo stesso lavoro, avevano retribuzioni, contratti e trattamenti diversi.

Quell'accordo non ha significato solo una vittoria per i lavoratori, una migliore retribuzione: è il simbolo di una battaglia condotta con armi impari, una sorta di Davide contro Golia dove un piccolo gruppo di lavoratori può preoccupare il gigante internazionale, solo con la forza dei diritti e di una bandiera.

La nostra battaglia è stata raccontata da giornali e TV, che hanno provato a sensibilizzare l'opinione pubblica sul tema. Non so se siamo riusciti a fare breccia nella coscienza dei cittadini, ma so che quell'accordo, quest'esperienza di sindacalizzazione sono stati tra i primi nel mondo e forse i più riusciti, dentro la filiera Amazon. Non dovrebbe essere un'eccezione, ma la regola.

Amazon paradigma della nuova economia

Con nuova economia s'intende tutto il settore delle imprese prevalentemente multinazionali che hanno come business prodotti o servizi nuovi, cui si accede quasi solamente tramite PC o Smartphone, che vanno dal sistema di consegna a domicilio del cibo, alla share economy - l'economia della condivisione come possono essere enjoy o bla bla car- ad Amazon.
Amazon rappresenta quel sistema da cui siamo stati contagiati, dove l'immediatezza e la comodità prevalgono su tutto, dove il risparmio è l'unica legge ed il consumo sfrenato la sola ragione.
È vero che non si può sottrarsi e nemmeno essere ciechi di fronte a dei cambiamenti che in qualche modo possono anche migliorare lo stile di vita o farci progredire nello sviluppo tecnologico, e non solo della società. Ma Amazon è anche qualcos'altro, non è solamente quel servizio che porta le casse d'acqua a una signora anziana al sesto piano senza ascensore, o che ci porta un paio di scarpe in un giorno e, soprattutto, non è solo una piattaforma.
Amazon è un sistema, è il paradigma del capitalismo contemporaneo ed è sicuramente la risposta più grande a tanti bisogni anche superflui delle persone che sia stata data negli ultimi decenni, ma tutto questo ha un costo e un meccanismo che la Filt-Cgil Milano e Lombardia ha potuto osservare molto da vicino, non solo come analisti ma come parte attiva.

Forse la grande sfida del nostro futuro prossimo sarà abbandonare i confini statali per costruire diritti trasversali tra i lavoratori, partendo dall'Europa. La battaglia, anche quella sindacale, su questi temi non può essere condotta su un singolo impianto o in un singolo Paese perché un driver Amazon di Milano è uguale a un driver Amazon di Londra, Berlino, Chicago o Pechino. Un lavoratore è un lavoratore in qualsiasi parte del mondo. Mi chiedo come sia possibile che siano stati scritti trattati internazionali di libero scambio tra i Paesi, per le imprese esportatrici e per rafforzare i mercati e non sia stato stabilito, contemporaneamente, che anche i lavoratori di quei paesi debbano essere tutelati dalle aziende che operano in tutto il mondo.
Forse i tempi non sono maturi per una consapevolezza, forse prima dovremmo costruire una vera riflessione su questo e provare intanto a fare lo sforzo di capirne meglio le dinamiche. Nel frattempo, lavoriamo sui nostri territori per costruire i tasselli del puzzle.

Alcune riflessioni sparse per la contrattazione

In questo nuovo millennio, uno dei grandi temi che si pongono, a mio avviso, per le organizzazioni sindacali di massa, è capire quali siano i confini che delimitano il perimetro della funzione di un individuo nella società del consumo. La CGIL è uno dei pochi luoghi dove è possibile fare un'analisi della società in maniera trasversale e toccare con mano tutti gli elementi della complessità che viviamo quotidianamente.
Forse la chiave di lettura per capire meglio il nostro ruolo come Sindacato Confederale é provare a pensare che l'azione sindacale non si sviluppa unicamente nello scontro tra lavoratori e imprese, ma che il capitalismo del nuovo millennio ci impone di prendere in considerazione una suddivisione in consumatori, potenziali consumatori e fornitori.
Probabilmente sono vere entrambe le due visioni, sia quella più tradizionale, sia quella che ci fa leggere le dinamiche del rapporto con le imprese, sapendo che nel palcoscenico globale e nelle dinamiche sindacali giocano un ruolo inconsapevole i consumatori reali e potenziali.
Questo per dire provocatoriamente che, in alcune occasioni, probabilmente lo schema di pensiero con il quale siamo abituati a leggere la società non è sufficiente. Per un sindacalista questo significa interpretare i bisogni e tradurli in contrattazione anche attraverso l'utilizzo della conflittualità sindacale, cercando sempre la chiave di lettura più appropriata per raggiungere gli obiettivi di chi rappresentiamo. Ci si rende conto quindi, da sindacalista, di essere parte fondamentale dell'ingranaggio del meccanismo, ma anche di essere tra i pochi ingranaggi che girano al contrario, cercando di riportare il tutto a delle logiche di equità e giustizia sociale.
Questo è quello che succede quando si clicca "acquista ora" su AMAZON.

Digitalizzazione e Automazione. Vantaggi e pericoli

di Laura Andrei, Dipartimento Mobilità Filt-Cgil nazionale

Tutti siamo consapevoli che automazione e digitalizzazione hanno risvolti positivi e negativi: l'introduzione di nuove tecnologie porta con sé come elemento positivo la riduzione dei lavori pesanti e ripetitivi e, riducendo il rischio dell'errore umano, determina un aumento della sicurezza.
Ma determina anche il rischio di dequalificazione di molte professionalità, ad esempio nella manutenzione e la scomparsa di molti posti di lavoro.

Durante il Congresso di ETF, che si è svolto a Barcellona a fine maggio, due dei temi che hanno interessato trasversalmente la discussione sono stati la digitalizzazione e l'automazione. Su tali temi, il gruppo di lavoro ha presentato alcune analisi e valutazioni, che propongo alla vostra attenzione.
Il mondo del lavoro è interessato da cambiamenti tali che alcuni arrivano a definire questa fase la "quarta rivoluzione industriale" e, naturalmente, i trasporti sono un settore direttamente interessato dal fenomeno.
Non possiamo dire che l'innovazione tecnologica in generale sia una novità per il mondo dei trasporti, ma esistono dati di fatto che stanno modificando l'intera struttura della produzione industriale:

- l'espansione della digitalizzazione e, con essa, delle piattaforme on line;
- la diffusione della robotica, con macchine sempre più piccole, più sofisticate e più flessibili;
- lo sfruttamento intensivo del big data che, attraverso l'elaborazione dei data analyst, permette di raccogliere un numero impressionante di dati per strategie commerciali, mirate a offrire sul mercato i servizi più richiesti;
- la realtà aumentata (augmened reality);
- l'internet delle cose (internet of things), che permette di fare comunicare l'uomo con le macchine attraverso microchip, sensori e connessioni in rete;
- la stampa in 3D.

La diffusione massiccia dell'automazione spinta nei diversi processi produttivi è solo questione di tempo ed è determinata unicamente dalla disponibilità di investimenti: è una realtà inevitabile e chi non si adeguerà uscirà dal mercato.
Nei trasporti, le tecnologie intervengono razionalizzando i processi produttivi, ad esempio attraverso:

- la possibilità di tracciare le merci e i mezzi, grazie al sistema GPS;
- la digitalizzazione delle biglietterie;
- l'implementazione di sistemi di informazione on line per i viaggiatori;
- l'applicazione di sistemi di assistenza al guidatore, utilizzati ad esempio per monitorare il risparmio di carburante;
- la diffusione dei sistemi diagnostici per prevedere la manutenzione dei mezzi;
- l'espansione dei sistemi di controllo del traffico, come l'ERTMS sulle reti ferroviarie;
- l'utilizzo dei data glasses nei magazzini;
- la programmazione dei turni di lavoro attraverso algoritmi.

Tutti siamo consapevoli che automazione e digitalizzazione hanno risvolti positivi e negativi: l'introduzione di nuove tecnologie porta con sé come elemento positivo la riduzione dei lavori pesanti e ripetitivi e normalmente determina un aumento della

sicurezza, in quanto riduce il rischio dell'errore umano. Ma determina anche il rischio di dequalificazione di molte professionalità, ad esempio nella manutenzione e, naturalmente, la scomparsa di molti posti di lavoro.
La digitalizzazione aumenta, inoltre, la possibilità di delocalizzare tutte le attività remotizzabili, ad esempio i servizi di supporto e di supervisione, per i quali basta una connessione a internet.
In definitiva, si produce una polarizzazione delle professionalità ricercate, con una richiesta di manodopera ad alta o a bassissima specializzazione, e la conseguente riduzione delle professionalità a media qualificazione. Scompaiono soprattutto le qualifiche impiegatizie degli strati medi e medio alti, sostituite dall'intelligenza artificiale. Quindi si genera una forte domanda di formazione sui nuovi sistemi, mirata sia alla riqualificazione del personale coinvolto nei processi in via di mutamento, sia ai giovani che devono entrare nel mondo del lavoro. Inoltre, sono già in servizio mezzi senza guidatore: metro, treni, gru, navi, droni in volo, strumenti di carico e scarico automatizzato nei porti e nei magazzini.
La possibilità di migliorare la conciliazione tra vita e lavoro determinata dalle nuove tecnologie rischia, però, di fare scomparire il confine fra vita privata e lavoro, se non s'interviene con una regolazione degli orari e con il diritto alla disconnessione.
I nuovi strumenti, attraverso la continua raccolta dati, determinano anche la possibilità di un assiduo controllo dei lavoratori e della stretta sorveglianza dei processi produttivi, con rischi seri di: violazione della privacy; aumento eccessivo della richiesta di produttività ai lavoratori coinvolti (operatori logistici come Amazon si sono attrezzati con piattaforme digitali e con strumenti di ultima generazione che permettono di misurare costantemente le prestazioni dei lavoratori nei magazzini).
Grazie allo sviluppo della digitalizzazione, è esplosa la cosiddetta sharing economy, nata negli USA, che agisce attraverso l'utilizzo di piattaforme informatiche dedicate, per fornire svariati tipi di servizi, con un bassissimo impiego di capitale. Fra le più famose ricordo Uber, Foodora, Deliveroo, ecc
Si tratta di una nuova modalità di fare incontrare la domanda e l'offerta di servizi, attraverso app e piattaforme on line che, per i lavoratori coinvolti, disgregano il rapporto di lavoro tradizionale, con il fine ultimo di abbattere i costi delle transazioni commerciali per aumentare i profitti. L'unica cosa condivisa, a dispetto della pubblicità fuorviante, è l'investimento sugli strumenti di lavoro, lasciato quasi completamente a carico del lavoratore.
Di fatto non vi è nulla di solidale nella cosiddetta sharing economy, si tratta solo di puro business che, purtroppo, ha determinato l'esplosione del nuovo precariato digitale senza tutele sociali e l'aumento della frammentazione del mondo del lavoro.
Tali operatori trovano facile propagazione perché offrono il servizio con modalità più efficaci rispetto alle tradizionali, rispondendo ai bisogni degli utenti attraverso l'utilizzo di app semplici e a tariffe più basse, in settori dove spesso il servizio è carente, come le piccole consegne a domicilio.
Non per questo le piattaforme creano maggiori posti di lavoro o aumentano il PIL, anzi, rischiano di aumentare il fenomeno dell'elusione fiscale.
Frequentemente questi nuovi operatori violano le leggi in vigore nei singoli Stati, perché le multinazionali che controllano le piattaforme le diffondono nel mercato globalizzato, violando per scelta i sistemi esistenti e praticando pesanti azioni di lobbying per forzare i decisori politici.
Uber non si presenta come società di trasporto ma come intermediario rimunerato con una commissione sul prezzo, che mette in connessione utenti e autisti freelance… anche se i tribunali degli stati coinvolti iniziano ad affermare che uber è un datore di lavoro e gli autisti sono chiaramente suoi dipendenti.
La legislazione attuale, inoltre, risulta priva di regolazioni adeguate a contrastare gli effetti devastanti che si producono in termini di dumping, di elusione fiscale, di tutele sociali e previdenziali per i lavoratori.
Nell'ambito del dibattito in corso, le stime più pessimistiche prevedono una perdita del 40-50% di posti di lavoro, sostituiti dalle nuove tecnologie, mentre i più ottimisti parlano di una riduzione dell'8-10%. Nessuno è in grado di quantificare i posti di lavoro creati ex novo grazie alla diffusione dell'intelligenza artificiale.
È evidente che il sindacato deve dedicarsi a questi processi di trasformazione del lavoro, anzi deve provare ad analizzarli e magari anticiparne gli sviluppi, partecipando al cambiamento in atto.
Il sindacato in questa fase deve:

- partecipare con la contrattazione collettiva ai processi di formazione per i lavoratori già occupati che necessitano di conversione professionale per imparare a lavorare con i nuovi strumenti;
- tutelare i lavoratori rispetto ai temi dì salute e sicurezza sul lavoro, ad esempio rivendicando il diritto alla disconnessione, per ridurre i carichi di stress determinati dalle nuove tecnologie;
- organizzare i lavoratori della platform economy con nuove modalità di coinvolgimento diverse da quelle tradizionali, anche attraverso coordinamenti sopranazionali;
- rivendicare a livello nazionale ed europeo una cornice di regole che argini la diffusione di lavoro precario e stabilisca diritti di protezione sociale anche per i cosiddetti lavoretti della gig economy;
- aggiornarsi per imparare a parlare e ad attrarre anche la generazione dei nativi digitali.

Attualmente il grande assente sembra essere il decisore politico che, invece di limitare il rischio di diffusione del precariato digitale, anche per ridurre la diffusione del lavoro povero e del disagio sociale, dimentica di assolvere al proprio ruolo, abdicando a favore di giudici e tribunali.
L'obiettivo finale individuato da ETF è la definizione di una strategia per una transizione equa verso le nuove tecnologie che riduca le disuguaglianze invece di incrementarle, difendendo il modello sociale europeo fatto di protezioni per i lavoratori.

La riforma dei sistemi portuali nel contesto dell'economia globale

di Pietro Spirito, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale

Comincia una nuova avventura per il sistema portuale italiano, che è anche una grande opportunità: i porti possono svolgere la funzione di traino dello sviluppo economico e produttivo, soprattutto nelle regioni meridionali, come occasione di ripresa per tutto il nostro Paese.

I porti sono la finestra dell'Italia verso il mondo. Per un Paese molto centrato sulle esportazioni e sul turismo, queste infrastrutture costituiscono un veicolo fondamentale di competitività per lo sviluppo. Usciamo da una lunga stagione nella quale abbiamo vissuto prima il rallentamento della crescita, poi il ripiegamento determinato dalla crisi economica internazionale, cominciato nel 2007.

A dieci anni di distanza, dobbiamo trarre lezioni da quello che è accaduto. Un elemento che sta alla base dei ragionamenti che potranno servire per invertire il ciclo riguarda le leve che si possono attivare per la ripresa della produttività totale dei fattori, molto stagnante in Italia nel corso dei recenti decenni. Nella tradizionale analisi economica, capitale e lavoro costituiscono gli elementi di base per generare la crescita del valore aggiunto.

Quello che gli economisti avevano chiamato "residuo", vale a dire tutto ciò che non era capitale e lavoro e che contribuiva all'esito finale della produttività totale dei fattori, ha assunto un peso crescente. In tale quadro, la connettività costituisce uno degli elementi che sta alla base del cambiamento strutturale in corso, assieme al ritmo crescente della rivoluzione tecnologica.

Parag Khanna, in un suo recente libro ("*Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale*", Fazi editore), ha messo in evidenza che la gerarchia della competitività sarà determinata proprio dalla capacità, nei diversi sistemi territoriali, di arricchire e potenziare le connessioni. L'incrocio fra trasporti, telecomunicazioni ed energia sarà il crocevia dentro il quale si stabilirà la tenuta e il rilancio dei sistemi economici, per proporsi come fattore di sviluppo e di innovazione nei prossimi decenni.

I trasporti allargano il perimetro della propria influenza, diventano sempre più servizi di logistica a valore aggiunto. La competitività della manifattura dipende sempre più dalla capacità di rendere disponibile quella rete di collegamenti che mette in connessione la produzione con i luoghi di consumo.

Lo sviluppo dell'e-commerce è destinato a modificare profondamente la matrice dei rapporti tra produttori e consumatori, scardinando il tradizionale ruolo della distribuzione - anche della grande distribuzione organizzata - generando un rapporto diretto tra singoli clienti e bisogno di prodotti/servizi.

Siamo alla vigilia di una nuova grande rivoluzione economica e sociale. La globalizzazione, che ha caratterizzato i recenti decenni, cambia di segno. Emergono da un lato preoccupanti spinte verso un ripiegamento protezionistico, emblematicamente rappresentate dalla nuova amministrazione Trump negli Stati Uniti, mentre dall'altro si fanno strada fenomeni di "*reshoring*", vale a dire di rilocalizzazione nei tradizionali Paesi a industrializzazione matura di attività che erano andate a insediarsi nei Paesi di nuova industrializzazione alla ricerca di economie di costo, e che tornano per recuperare quella qualità manifatturiera richiesta dalle esigenze espresse dal mercato e dai consumatori.

In questo quadro, s'inserisce la riforma nella *governance* dei sistemi portuali nazionali. Il disegno si è basato sull'analisi svolta dal Governo nel corso del 2015, che ha condotto all'approvazione di un documento di programmazione sulla portualità e sulla logistica. Gli effetti positivi della riforma del 1994 avevano esaurito la propria spinta propulsiva. Erano emersi tutti i segni di logoramento determinati essenzialmente dai seguenti fattori:

- conflitti d'interesse tra concessionari e decisioni pubbliche;
- esaltazione dei localismi e competizione interna tra porti limitrofi;
- mancanza di un disegno competitivo del sistema Italia rispetto alla rete dei collegamenti marittimi internazionali.

La riforma del 2016 interviene su alcuni punti, determinanti per tentare di correggere le distorsioni che si erano create:

- il meccanismo decisionale è affidato ai poteri pubblici nel Comitato di gestione, che comprende i rappresentanti delle istituzioni locali e il Direttore Marittimo;
- il dialogo con il sistema delle imprese è affidato all'organismo di partenariato, che ha funzioni consultive e che deve assicurare un raccordo tra esigenze del mercato e qualità della decisione pubblica;
- è istituita una Conferenza Nazionale dei Presidenti delle Autorità di Sistema, presieduta dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che deve assicurare nel tempo la coerenza delle decisioni in un quadro di compatibilità per la valorizzazione del sistema nazionale della portualità.

È evidentemente troppo presto per esprimere giudizi sulla operatività di una riforma che muove i suoi primi passi attuativi. Ci vorrà qualche tempo ancora perché tutti gli *stakeholders* mettano in sintonia le proprie azioni con il tessuto istituzionale che si è venuto determinando.

Comincia a farsi strada la convinzione che le integrazioni tra sistemi portuali limitrofi possono condurre a una maggiore valorizzazione delle potenzialità, limitando la concorrenza interna e esportando la competizione su scala internazionale, per aumentare le connessioni di cui dispone il nostro Paese, per assicurare un incremento di potenzialità al servizio dell'economia e dei territori.

Più difficile risulta, ma era inevitabile che così fosse, la consapevolezza sull'opportunità di superare i conflitti di interessi tra concedenti e concessionari, evitando che negli organismi decisionali, come accadeva nel passato, si determinino veti incrociati che paralizzano la capacità di scegliere nell'interesse generale.

Servirà una fase di transizione e di decantazione, per fare in modo anche che si scelgano criteri di maggiore equità tra sistemi portuali che, nel passato, hanno adottato modalità differenti di regolazione delle concessioni. Il legame tra piani d'impresa, corrispettivi delle concessioni e investimenti deve essere maggiormente reso evidente, e controllato nel corso del tempo.

Le Autorità di Sistema dovranno essere regolatori attenti allo sviluppo e all'equità. Dovranno, inoltre, essere in grado di suscitare uno spirito d'impresa tra gli operatori del mercato, animato dalla capacità di fare crescere il valore aggiunto. Per questa via si determineranno le condizioni che creeranno un ponte più saldo tra manifattura e portualità, tra territorio e connessioni.

Nell'analisi delle trasformazioni in corso si parla troppo dei container e troppo poco degli altri servizi commerciali. Rinfuse solide e rinfuse liquide costituiscono ancora la parte maggioritaria dei volumi che si movimentano nei porti del mondo. La rivoluzione resa possibile dai container è innegabile, e conterà sempre di più. Ma non possiamo dimenticare le altre attività portuali di movimentazione delle merci. E non può essere sottovalutato il ruolo che i porti sono chiamati a giocare nella transizione energetica, verso fonti a minore impatto ambientale.

Green port e *smart port* non sono slogan che possiamo limitarci a citare nei convegni. Costituiscono la frontiera di una innovazione che passa attraverso uno sviluppo ambientalmente sostenibile e una capacità di mettere a regia l'innovazione tecnologica, con tutte le opportunità che consente di dispiegare per rendere più adeguati i servizi offerti al mercato

Così come centrale deve essere la costruzione di una rete di collegamenti intermodali, tra porti e tra porti e *inland terminal*, a cominciare dagli interporti. Al centro della politica dei trasporti promossa dal governo c'è la promozione delle autostrade del mare, con il mare bonus, e della intermodalità ferroviaria, con il ferro bonus.

Il trasporto su gomma sarà sempre centrale per assicurare le consegne tra luoghi di produzione, luoghi di consumo e modi di interscambio delle merci. Tuttavia, senza la promozione di un sistema maggiormente articolato di collegamenti, utilizzando tutte le potenzialità derivanti dalla intermodalità, i porti che si collocano dentro la congestione delle grandi aree metropolitane rischiano di fornire servizi meno qualificati nella catena complessiva del valore logistico.

Anche lo sviluppo dei servizi turistici, delle crociere e dei collegamenti con le isole, dovrà essere terreno di lavoro per offrire una semplificazione, resa possibile dalle innovazioni tecnologiche in termini di connettività. La bigliettazione elettronica e l'integrazione dei servizi fanno parte di un modo di costruire un ponte sempre maggiore tra mare e terra. Per i trasporti, ma anche per le occasioni di formare pacchetti turistici che valorizzino le bellezze culturali e artistiche dei nostri territori.

Insomma, comincia una nuova avventura per il sistema portuale italiano. La dobbiamo vivere come una opportunità per rilanciare il tessuto economico del Paese nel suo insieme. Con il recente decreto n. 91 del 20 giugno 2017 il Governo ha approvato misure urgenti per il rilancio del Mezzogiorno.

Tra i provvedimenti definiti, si sottolinea in particolare la costituzione delle zone economiche speciali, stabilendo, all'articolo 4, che le aree coinvolte "presentino un nesso economico funzionale, che comprenda almeno un'area portuale … collegata alla rete transeuropea dei trasporti". È un riconoscimento alla funzione che i porti possono giocare come traino dello sviluppo economico e produttivo, soprattutto nelle regioni meridionali, che possono essere occasione di ripresa per tutto il nostro Paese.

Nuove opportunità per il porto di Gioia Tauro

di Andrea Agostinelli, Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro

Elevata tecnologia, piattaforma informatica multimediale, alta infrastrutturazione dello scalo, Agenzia di somministrazione del lavoro portuale sono le carte vincenti per consentire al porto di aumentare le performances e affrontare le sfide all'interno dei traffici nel Mediterraneo.

Prima di concludere il mio mandato di commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, vorrei tirare le somme dei traguardi raggiunti dall'Ente in questa fase.
Provo a esaminare le diverse attività di indirizzo, progettualità ed esecutive, messe in campo in questo periodo, per aumentare le performances dello scalo e consentirgli di affrontare strategicamente le sfide di mercato all'interno del circuito dei traffici nel Mediterraneo.
A tale proposito, all'inizio del mio mandato, ho guidato l'Ente in un'organica attività, complessivamente indirizzata a dotare l'infrastruttura portuale di maggiore sicurezza ed efficienza, con l'obiettivo di sviluppare ulteriormente la sua capacità competitiva nello scacchiere internazionale dei trasporti.
È inquadrata in questa prospettiva l'acquisizione di un "Sistema di ispezione scanner mobile". Si tratta di uno specifico scanner ispettivo, dotato di elevata tecnologia, che punta a implementare e, così, a "blindare" la sicurezza delle movimentazioni container in porto, incrementandone, nel contempo, la fluidità del transito che acquisisce così maggiore celerità. Grazie, infatti, alla sua elevatissima capacità di controllo, che ispeziona strutturalmente qualunque tipologia di merce all'interno del container, sarà possibile rispondere all'esigenza di sicurezza richiesta allo scalo. Allo stesso tempo, si potrà garantire un'accelerazione dei flussi operativi interni al porto, richiesti da un mercato in costante evoluzione. Per un importo complessivo di circa 1 milione e 500 mila euro, lo scorso 31 marzo, è stato sottoscritto il contratto con il gruppo di imprese nazionali e straniere, particolarmente specializzate nel settore, che si sono aggiudicate la gara. Alla consegna dello scanner, l'Ente attiverà le procedure di stipula di convenzione con l'Agenzia delle Dogane che ne avrà il comodato d'uso.
Considerata la necessità di offrire allo scalo un maggiore collegamento con l'entroterra, per dare opportunità di sviluppo anche al territorio e per permettere l'immissione diretta delle merci nel mercato nazionale e, tramite questo, in quello del Sud Europa, l'Autorità portuale ha impresso forte impulso alla conclusione dell'iter di avvio dei lavori di realizzazione del nuovo gate way ferroviario. Ai primi di giugno è stata così posta la prima pietra che ha segnato l'inizio di una nuova prospettiva di sviluppo per lo scalo. I lavori sono stati avviati dalla ditta Sogemar, che si è aggiudicata la gara di progettazione, realizzazione e gestione del nuovo terminal intermodale del porto di Gioia Tauro.
Nel contempo, inserite in una più ampia e organica attività di sviluppo ferroviario del porto, e per rendere velocemente operativo il nuovo terminal intermodale, appena sarà realizzato, l'Ente ha proceduto al completamento delle infrastrutture viarie, che saranno messe a servizio del nuovo terminal ma che rientrano nella programmazione lavori di viabilità del comparto nord, finanziati con l'APQ 2010. Rientra in questo stesso Accordo di Programma Quadro, e comunque funzionale al nuovo gate way ferroviario, il miglioramento dell'asta ferroviaria che collega il terminal auto con la stazione di San Ferdinando che immette, successivamente, nella rete nazionale.
A seguito di diversi incontri con Rfi e con il direttore di Auto Terminal Gioia Tauro, mirati a ottenere l'autorizzazione fornita dall'Ente, è partita presso il terminal auto l'attività di formazione dei treni, adibiti al trasporto delle auto e finalizzata a favorire una migliore funzionalità del terminal. Sarà, infatti, possibile avere un diretto collegamento che offrirà allo scalo un'ulteriore apertura al mercato delle autovetture che, arrivando a Gioia Tauro, potranno raggiungere l'entroterra, oltre che su gomma, tramite le connessioni ferroviarie in modo più agevole e veloce.
Maggiore performance allo scalo sarà, altresì, garantita dalla

piattaforma informatica multimediale, che interesserà l'intera area portuale e il suo retro-porto. La gara è stata aggiudicata con relativa sottoscrizione del contratto. Si tratta di una piattaforma integrata di servizi informativi all'avanguardia, messa a disposizione degli enti pubblici e di tutti gli operatori privati che insistono sul territorio.
L'obiettivo è facilitare il trasferimento di documenti e di comunicazioni, per garantire lo snellimento delle pratiche burocratiche che spesso rallentano le procedure amministrative. In questo modo, si avrà, in tempo reale, la conoscenza completa degli atti che contraddistinguono ogni specifica infrastruttura, istituzione pubblica o azienda privata che gravitano nella zona portuale.
Per implementare e attirare nuove realtà imprenditoriali, sono stati consegnati i lavori di realizzazione di un capannone industriale di nuova generazione di 25mila metri quadrati. Sarà destinato ad attività industriali, di deposito, di lavorazione e di movimentazione merci all'interno della zona franca. Ed è proprio di questi giorni l'avvio di specifici incontri con operatori internazionali della logistica integrata ai quali far conoscere le opportunità offerte da questa realtà.
Per garantire la piena funzionalità dello scalo, attraverso una maggiore efficienza delle attività portuali, costante attenzione è stata rivolta ai lavori di dragaggio e di adeguamento della banchina, lungo buona parte del canale portuale. Sono, infatti, in corso le attività di adeguamento della banchina nord, che interessano il tratto E e il tratto F per 384 metri, con relativo dragaggio dei fondali che omogeneamente raggiungeranno una profondità pari a 14,5 metri. Nello stesso tempo, a sottolineare l'alta infrastrutturazione dello scalo, sono stati realizzati i lavori del tratto D, finalizzati all'adeguamento sismico della banchina e al dragaggio dei fondali, dotati così di una profondità di 17 metri. Aumenta, quindi, l'ulteriore capacità ricettiva del porto di Gioia Tauro, unico in Italia ad avere fondali che raggiungono una profondità di 18 metri, dove è possibile operare, contemporaneamente, su tre navi portacontainer di ultima generazione.
Dopo aver approvato la variazione al Piano operativo triennale delle opere 2016 – 2018, l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha dato pieno slancio all'iter di realizzazione delle opere infrastrutturali funzionali al bacino di carenaggio. A tale proposito, all'interno di un contesto normativo comunitario in materia di aiuti di stato e di concerto con la Regione Calabria, è stata redatta la relativa scheda di finanziamento. Nel contempo, si è conclusa la procedura, a evidenza pubblica, di aggiudicazione della prima fase di progettazione e adeguamento tecnico-funzionale della banchina da destinare al bacino di carenaggio. Si tratta di un'infrastruttura inserita nella programmazione dell'Ente per offrire allo scalo un ulteriore indirizzo di sviluppo, in modo che Gioia Tauro si presenti nel bacino internazionale di settore nella sua naturale veste di hub completo, in grado di offrire servizi integrati e rispondenti a tutte le diverse esigenze di mercato.
Per dare una risposta concreta a una situazione di forte crisi, che ha investito il principale terminalista, lo scorso marzo l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha istituito, con delibera approvata all'unanimità dal Comitato portuale, l'Agenzia di somministrazione del lavoro portuale e per la qualificazione professionale del porto di Gioia Tauro. Bisogna però evidenziare che l'agenzia nasce faticosamente, dopo un lungo travaglio durato oltre un anno, per assorbire 380 lavoratori in esubero del terminalista in crisi. Oggi, si è giunti a questo importante risultato dopo un intenso lavoro di studio e analisi e di continuo confronto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha definito l'adozione, da parte del Mit, dell'intesa formale alla istituenda Agenzia portuale, ai sensi dell'art. 4 del D.lgs. 243 del 2016 convertito in Legge 18/2017. Si tratta di un passaggio rilevante che ha garantito all'Autorità portuale di Gioia Tauro la possibilità di adottare una delibera istitutiva dell'Agenzia pienamente conforme alle vigenti norme di settore e rispondente a tutti i relativi passaggi istituzionali e legislativi.
L'istituzione dell'Agenzia trova fondamento a Gioia Tauro in quanto l'infrastruttura portuale ha tutte le caratteristiche richieste dalla normativa vigente.
Nello specifico, l'Agenzia portuale risponde alla necessità di sostenere l'occupazione, accompagnata da processi di riconversione industriale, in una realtà portuale, come appunto quella di Gioia Tauro, dove l'80 percento della movimentazione container è organizzata in modalità transhipment. L'obiettivo è di evitare grave pregiudizio all'operatività e all'efficienza dello scalo che ha visto il maggiore terminalista operare, da almeno cinque anni, in stato di crisi. In essa confluiranno i lavoratori in esubero dalle imprese che operano ai sensi dell'art. 18 della legge 84/94, autorizzate alla movimentazione container, che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme di ammortizzatori sociali.

Dal punto di vista giuridico, l'Agenzia, costituita dall'Autorità portuale di Sistema, sarà una società a responsabilità limitata con un unico socio. Su di essa l'Autorità portuale eserciterà poteri di controllo, ingerenza e condizionamento che si proietteranno sia sugli organi (un amministratore unico e un revisore unico) sia sugli atti dell'Agenzia portuale e riguarderanno, a 360 gradi, gli aspetti economici, patrimoniali, finanziari e gestori.
Denominata "Gioia Tauro Port Agengy", avrà sede a Gioia Tauro e una durata triennale. Avrà il compito di supportare la collocazione professionale dei lavoratori iscritti nel proprio elenco, anche attraverso la formazione professionale che sarà definita in funzione delle realtà economiche e degli sviluppi industriali che interesseranno l'area portuale di Gioia Tauro nei prossimi anni.
Con lo sguardo rivolto ai lavoratori che entreranno a far parte dell'Agenzia e al fine di garantire loro la più ampia tutela nella piena osservanza della legge in materia, sono stati

definiti alcuni aspetti di particolare rilievo, necessari a dare completo avvio a questa nuova realtà in un contesto sociale ed economico di prospettiva e di positivo sviluppo futuro.
In base a quanto stabilito dalla legge, ogni lavoratore potrà godere di un'indennità di mancato avviamento al lavoro, nel caso in cui, pur essendo disponibile, non sarà chiamato a effettuare alcuna prestazione lavorativa. Si tratta di un'indennità del valore pari a un 26esimo del trattamento massimo mensile di integrazione salariale straordinaria.
Considerato il programma di sviluppo dello scalo portuale di Gioia Tauro messo in atto in questo periodo dall'Ente, sotto la mia guida come commissario straordinario, e definito per dotare l'infrastruttura di una serie di opportunità lavorative nuove e integrate con quelle già esistenti, è stato altresì specificato che i percorsi formativi, oltre naturalmente quelli obbligatori e previsti per legge, saranno funzionali alla riconversione dei lavoratori rispetto alle eventuali richieste di avviamento che dovessero pervenire da imprese, che svolgono attività per le quali i lavoratori non hanno ricevuto formazione.
Nel complesso lavoro di istituzione e organizzazione della neo Agenzia, e per non lasciare nulla al caso, sono stati altresì definiti i principi da porre alla base del "programma di avviamento e di chiamata" che dovrà rispettate parametri oggettivi in base a criteri di par condicio, imparzialità e trasparenza da osservare nella scelta di coloro che saranno avviati e messi a disposizione delle imprese utilizzatrici che ne faranno, di volta in volta, richiesta.

All'inizio del mio mandato, a novembre del 2015, i compiti ricevuti dal Ministro sembravano complessi e di difficile realizzazione. A distanza di oltre un anno e mezzo, posso affermare che non solo tali obiettivi sono stati raggiunti ma nuove sfide, anche assai importanti, si sono presentate all'orizzonte. E tutto questo con un organico dell'Autorità portuale di sole 25 persone, che intendo ringraziare di cuore per il loro impegno.
Lascio alla nuova "governance" un porto stupendo, con presupposti di sviluppo che sono nuovi e affascinati, se solo si vorrà spingere sulla scia della "diversificazione" delle attività portuali.

Automazione nei porti in Europa

di Livia Spera, Segretariato ETF Dokers' section

Durante il 5° Congresso della ETF (Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti), che si è svolto a Barcellona dal 24 al 26 maggio 2017, la nostra Federazione ha adottato il programma di lavoro per i prossimi 4 anni. Naturalmente i temi legati all'automazione e alla digitalizzazione hanno rivestito un'importanza particolare nei dibattiti congressuali, alla luce delle profonde trasformazioni che il settore dei trasporti sta vivendo, in seguito all'utilizzo di tecnologie sempre più avanzate.

In alcuni porti europei l'automazione è già realtà, in altri, seppur non automatizzati, l'applicazione di nuove tecnologie sta trasformando profondamente le operazioni portuali e di conseguenza il lavoro. Per questo motivo, la Sezione dei lavoratori portuali dell'ETF ha iniziato già da qualche anno a lavorare sui temi dell'automazione e della digitalizzazione.

Si tratta naturalmente di temi molto complessi che richiedono riflessioni profonde sulle varie implicazioni delle trasformazioni tecnologiche per il settore. Tali riflessioni sono a nostro parere fondamentali per formulare proposte di azione sindacale adeguate e poter cosi definire il futuro del lavoro portuale. Se l'automazione indubbiamente causa una riduzione dei posti di lavoro, attraverso adeguate strategie sindacali e di relazioni industriali si possono mettere in atto delle misure volte a riequilibrare l'impatto negativo dell'innovazione tecnologica sui lavoratori.

Avendo come obiettivo quello di condividere il lavoro già svolto da alcuni dei nostri sindacati affiliati e dalla Sezione stessa, il 27 e 28 giugno scorsi abbiamo organizzato un seminario dedicato all'automazione nei porti, che ha visto la partecipazione di più di 80 dirigenti sindacali e delegati provenienti da 10 paesi europei, nominati dai nostri affiliati, tra cui la Filt-Cgil.

Le relazioni e le discussioni che ne sono seguite hanno permesso di illustrare e analizzare come l'automazione e la digitalizzazione stiano influenzando la natura del lavoro e della rappresentanza sindacale stessa. Durante i lavori, i compagni olandesi e tedeschi hanno presentato le loro esperienze e le strategie messe in atto nei due paesi. I compagni del sindicato belga hanno invece

illustrato la situazione del porto di Anversa, che presenta un modello interessante per contestare l'idea dell' inesorabilità dei processi di automazione. Il porto di Anversa infatti, pur non avendo alcun terminal automatizzato, presenta tassi di produttività e di crescita molto alti, anche grazie all'efficiente sistema di pool della manodopera che permette di bilanciare la richiesta di flessibilità con la continuità dell'occupazione.

Il punto di partenza per il lavoro della nostra Sezione non è di opporsi all'applicazione dell'innovazione tecnologica ai porti, ma piuttosto di fare in modo che tutte le parti in causa - datori di lavoro, autorità portuali, governi e autorità locali, utilizzatori dei porti -assumano la responsabilità dell'impatto delle nuove tecnologie sui lavoratori e sulle regioni portuali. Alcuni dei nostri sindacati nel nord Europa, ad esempio, stanno lavorando per stringere alleanze nelle regioni portuali e trovare soluzioni che garantiscano un futuro sostenibile alle regioni stesse. Una maggior automazione implica una diminuzione dei posti di lavoro, del reddito e del numero di contribuenti. Allo stesso tempo, fenomeni quali il gigantismo navale richiedono investimenti maggiori e sempre più frequenti per l'adeguamento delle infrastrutture portuali, che solitamente sono finanziate con fondi pubblici. Come ETF stiamo portando avanti delle richieste affinchè la política dei porti dell'UE cominci ad occuparsi delle sfide reali che il settore sta affrontando, tra cui quella dell'innovazione tecnologica, e che siano messe in atto delle políticheche sociali per accompagnare i processi di automazione.

Per minimizzare l'impatto negativo delle nuove tecnologie è fondamentale che il sindacato sia pienamente coinvolto già in fase di

progettazione, nel caso di nuovi terminal (greenfield), e che l'applicazione di nuove tecnologie a terminal esistenti (brownfield) sia oggetto di negoziazione collettiva. In Germania, ad esempio, partendo dal principio che i vantaggi della maggiore produttività dovuta all'introduzione di nuove tecnologie debbano essere ripartiti tra datori di lavoro e lavoratori, il sindacato ha siglato degli accordi volti a ridurre l'orario di lavoro a parità di salario.
In un contesto in cui, sia a livello dell'Unione Europea sia in ambito nazionale, datori di lavoro e governi spingono per ridurre il valore della contrattazione a livello nazionale in favore di una contrattazione decentrata, è fondamentale mettere in atto delle strategie a livello Europeo, per evitare che i processi di automazione aumentino le differenze già esistenti tra gli standard e le regole applicate ai vari porti europei. A livello nazionale è cruciale che delle clausole sull'applicazione delle nuove tecnologie al settore portuale siano presenti negli accordi siglati a tutti i livelli.
Altro punto fondamentale è quello della formazione, che è uno strumento essenziale per fare in modo che coloro che già lavorano nei porti possano continuare a farlo anche in seguito all'introduzione di nuove tecnologie. Il caso di Rotterdam è emblematico. Quando, nel 2013, APMT ha inaugurato un secondo terminal automatizzato nel porto olandese, il sindacato ha ottenuto, grazie ad una battaglia molto dura, che i lavoratori del terminal esistente, non automatizzato e dal futuro incerto, potessero beneficiare della formazione adeguata per essere occupati nel nuovo terminal.
Tra le questioni principali che devono essere discusse e negoziate con il sindacato c'è sicuramente quella degli investimenti pubblici e del valore aggiunto che questi creano all'occupazione. Ad esempio, una domanda che deve essere posta nelle discussioni sulle politiche di finanziamento delle infrastrutture è se sia opportuno l'utilizzo di fondi pubblici per cofinanziare progetti se questi non contribuiscono a creare posti di lavoro.
Da un punto di vista sindacale si pone poi un problema di rappresentanza. Se in Italia tutte le categorie di lavoratori portuali sono rappresentati nell'ambito delle stesse federazioni sindacali, in alcuni paesi europei esistono sindacati che rappresentano solo i lavoratori coinvolti nelle operazioni portuali. In questi casi sono necessarie misure per adattare i sistemi rappresentanza e fare in modo che i 'nuovi' portuali possano riconoscersi nelle strutture sindacali esistenti.
Come detto sopra, le sfide dell'automazione sono sfide europee, soprattutto per la natura del settore portuale, e vanno affrontate con un approccio europeo. Per questo motivo l'automazione rimarrà una delle priorità per il lavoro della Sezione, che si è data l'obiettivo di coinvolgere attivamente, nel dibattito interno e nelle azioni che saranno portate avanti, il maggior numero possibile di sindacati affiliati.

Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico.
UniSalute offre coperture sanitarie vantaggiose per il settore trasporti su gomma, ferro, mare, aria e per i lavoratori dei porti e delle agenzie marittime.
Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

www.unisalute.it
numero verde 800 114444

Unipol GRUPPO

L'intervista Mario Castaldo

Presidente e AD di Terminali Italia del Gruppo FS Italiane

Con quale core business nasce Terminali Italia?

Terminali Italia è una società controllata all'89% da Rete Ferroviaria Italiana, e partecipata all'11% da Cemat. È una società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, costituita nel 2008 per consentire la gestione integrata dei servizi terminalistici all'interno dei terminali pubblici intermodali di RFI connessi in network

I principi posti alla base della sua costituzione sono stati quelli di valorizzare la capacità delle linee di accesso, oggetto di importanti interventi di potenziamento, specie con quest'ultimo piano industriale, nonché degli impianti merci, come parte di un unico sistema, e per ottimizzarne l'utilizzo secondo i principi di equità, trasparenza e non discriminazione dettati dal D.lgs.n.188/2003.

Terminali Italia si propone, oggi, come il *"Gestore* unico dei servizi dell'*ultimo miglio* ferroviario*"*.

Possiamo raggruppare in 3 macro-aree l'offerta dei servizi *core* e le relative attività specifiche (slide 1):

- Manovre Treni-Carri
- Handling UTI e carico/scarico Carri
- Attività di supporto

Inizialmente l'offerta era limitata ai soli servizi di handling e di supporto, a essi si sono aggiunti quelli di manovra, con l'obiettivo, come detto, di offrire tutti i servizi di ultimo miglio ferroviario.

Quali altre società del Gruppo FS si occupano di Logistica?

Mercitalia Logistic (MIL) rappresenta la sub-holding del Gruppo dedicata alle merci. A essa fanno capo tutte le società che si occupano di attività legate al trasporto o al trattamento delle merci. Tra queste, Mercitalia Rail rappresenta l'impresa ferroviaria dedicata al trasporto ferroviario merci e nasce il primo gennaio 2017 dalla scissione della Divisione Cargo da Trenitalia.

Il c.d.Polo delle merci e della logistica rappresentato da Mercitalia Logistic ha come obiettivo lo sviluppo del settore e rappresenta uno dei pilastri basilari del nuovo Piano Industriale del Gruppo. Terminali Italia non rientra in questo Polo in quanto, come detto, gestisce solo i servizi di ultimo miglio verso tutti i clienti, negli impianti c.d. pubblici appartenenti a RFI. Essa è tenuta a tutti gli obblighi pubblicistici in capo a RFI, secondo politiche di equidistanza nei rapporti con i vari operatori del mercato.

A Mercitaila Logistic è affidato il ruolo di creare un grande operatore a livello europeo nel campo del trasporto e della logistica.

A tal fine è stato previsto un investimento rilevante, pari a 1,5 mld di euro, per l'acquisto di assets di materiale rotabile e di innovazione tecnologica nonché di costruzione di nuovi terminali intermodali.

Anch'essa ha una società costituita per la gestione dei terminal: Mercitalia Terminal, che gestisce solo il reticolo dei terminal attuali

(Pomezia, Marcianise, Milano) e futuri (Milano Smistamento, Brescia, Piacenza) di proprietà di Mercitalia. Si tratta di quei terminal che il Polo ritiene strategici per il proprio sviluppo anche se, sulla base dell'applicazione del c.d. IV pacchetto ferroviario, dovrà assicurarne l'accesso anche ai terzi che ne faranno richiesta.
A Mercitalia Logistic sono state conferite anche le altre società appartenenti a Trenitalia che si occupavano di trasporto merci: Tx Logistic; TLF; a breve Serfer e le partecipazioni in PolRail, A.F.A.

Quali sono i punti di forza della vostra strategia? Come siete organizzati?

Nella slide 2 potete osservare il network di impianti che gestiamo e la loro dislocazione geografica.
Nella slides 3, vi è una chiara rappresentazione dello schema della nostra attività che si pone, da un lato verso la strada (MTO, imprese di autotrasporto etc…), dall'altro verso le Imprese ferroviarie e il Gestore dell'Infrastruttura con l'indicazione di tutti i servizi svolti. Come si può osservare, cerchiamo di coprire tutte le esigenze dei clienti, sia su gomma sia su treno, che vogliono utilizzare l'intermodalità, chiaramente per le sole attività terminalistiche; noi non facciamo trasporto e non siamo assolutamente in concorrenza con Mercitalia Logistic o Mercitalia Rail.
Noi offriamo al mercato un network di impianti intermodali gestiti in rete che copre l'intero territorio nazionale; il cliente può trovare presso di essi gli stessi servizi alle stesse condizioni pubblicate sul nostro sito. L'ambizione per i prossimi anni è quella di realizzare, attraverso partnership o accordi commerciali, un network europeo da offrire alla clientela, sia Imprese Ferroviarie sia MTO, con standard omogenei di servizi e livelli di qualità.
Per completare la gamma dei servizi offerti, da poco tempo stiamo offrendo anche il servizio di manovra in alcuni degli impianti gestiti. Si tratta di un servizio molto delicato per i clienti che con una gestione integrata, manovra + handling, e neutra può dare maggiore efficienza, in termini sia di costi sia di tempo, permettendo di recuperare parte dei ritardi della trazione ferroviaria e, quindi, assicurando una qualità migliore e competitiva con il tutto strada.

A tal fine, siamo impegnati nel conseguimento della licenza ferroviaria e nell'acquisizione del certificato di sicurezza ferroviaria, tramite l'agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (ANSF), solo per la parte manovre. L'obiettivo è di chiudere entro settembre tutta la documentazione ed entro l'anno avere il certificato.
Siamo organizzati in maniera molto snella: tre aree territoriali operative, una direzione operativa e un gruppo limitato, ma qualificato, di staff di supporto. Chiaramente l'organizzazione, come in tutte le aziende, è una variabile dipendente dal mercato e dal posizionamento che l'azienda vuole assumere.

A suo parere, il sistema produttivo nazionale sottovaluta la logistica? In ambito ferroviario, questo è ancor più penalizzante?

Secondo recenti studi, in Italia, il comparto della logistica vale oltre 40 miliardi di euro. L'incidenza di tali costi sulla produzione/distribuzione mediamente si attesta intorno all'8,4%; in Italia tale incidenza supera il 10% e si attesta in alcuni casi addirittura al 15%.
Si comprende bene come ciò vada a detrimento della competitività delle imprese del Paese, confermando quanto dichiarato: il comparto della logistica è ampiamente sottovalutato.
Se poi si tiene conto che, di questa percentuale di incidenza, il 50 % è rappresentato dal costo del trasporto, dobbiamo prendere atto che il sistema va ripensato, specie se si contabilizzano anche i c.d. "costi esterni", normalmente non considerati.
A oggi, com'è noto, vi è stato uno sviluppo anomalo del tutto strada, a detrimento del settore ferroviario.
Le politiche degli ultimi decenni hanno supportato in vario modo (c.d. incentivi all'auto trasporto) il trasporto stradale, con il risultato che oggi l'Italia è quasi il fanalino di coda in Europa come quota di trasporto ferroviario (circa l'8%). Solo recentemente, il Governo Renzi prima e Gentiloni dopo hanno varato un profondo programma c.d. "cura del ferro", come è chiamata dal Ministro Del Rio, per rilanciare il trasporto ferroviario anche delle merci.
Tale rilancio deve passare necessariamente dal trasporto intermodale, l'unico che integra effettivamente il trasporto stradale con quello ferroviario, integrando anche i suoi attori.
Nessuna competizione strada-rotaia, ma integrazione dei relativi punti di forza: *door to door* e brevi percorrenze, la strada; lunghe e medie percorrenze e trasporti di massa, la ferrovia.
È necessario, anche in questo settore, innovazione di processo superando molte logiche miopi e di corto respiro.
Il tema ambientale rappresenterà un catalizzatore e un acceleratore per un cambiamento radicale nel sistema, con ruoli chiari dei vari attori, per arrivare all'agognata quota posta dai paesi europei del 30% dei trasporti, superiori ai 300km, entro il 2030 via ferrovia o via acqua e del 50% entro il 2050.

In una fase di difficoltà per l'economia, la pressione sui prezzi e la concorrenza al ribasso pongono in secondo piano la qualità e l'efficienza della logistica. Come porre rimedio secondo lei?

Sicuramente la pressione sui prezzi, nei periodi di crisi come quello che stiamo vivendo da fine 2008, è molto elevata in tutte le componenti, sia di produzione sia di distribuzione.
Il trasporto e la logistica rappresentano un'area sottoposta in maniera spinta a tale pressione e i sistemi che presentano maggiori problemi, come quello ferroviario, manifestano i cedimenti più rilevanti. Nonostante questo o proprio grazie a questa pressione, si sono cercate le migliori soluzioni per assicurare competitività al settore. Una continua operazione di revisione dei costi

industriali ha portato a un'elevata efficienza con la continua attenzione verso l'aumento della produttività.
L'innovazione, specie quella derivante dall'IT, ha portato a un miglioramento della qualità dei servizi al cliente ed ha supportato la riduzione di molti costi.
Per il settore ferroviario molto è assicurato dai grandi investimenti che RFI ha avviato già da alcuni anni e che stanno portando a miglioramenti significativi: in termini di lunghezza treno da 500 mt. al modulo a 750 mt. per quanto attiene le linee principali, ciò significa una riduzione del costo del treno di oltre il 20%; l'aumento del Gabarit o della sagoma limite delle linee che permetterà di trasportare i veicoli con l'altezza dei 4 mt ed il massimo ingombro in larghezza possibile (3,3 mt); interventi sulla portata delle linee che permetterà un aumento del peso assiale, e quindi treni più pesanti.
Oltre ciò, la realizzazione dei grandi corridoi internazionali transalpini, gli interventi ai valichi alpini del Brennero, delle linee a sud del Gottardo, il terzo valico, il miglioramento degli accessi ai porti assicureranno un'importante competitività in termini sia di costo sia di qualità dei servizi, che potranno essere organizzati dalle imprese ferroviarie e supporteranno anche l'ambizioso programma di sviluppo della stessa Mercitalia Logistic.

La regione logistica milanese, che da sola vale il 26% del mercato dei servizi logistici nazionali, conta il 22% delle imprese e occupa il 29% degli addetti del settore, rappresenta il principale polo di attrazione di merci da e per l'Italia. Quale ruolo può svolgere in tale contesto Terminali Italia?

Terminali Italia è presente in Lombardia con la gestione di tre terminal: quello di Segrate, quello di Brescia e quello di Milano Smistamento. Quest'ultimo, a differenza dei primi due, non è di proprietà di RFI bensì di Mercitalia Logistic e, a breve, dovrà essere disattivato per far spazio al cantiere di costruzione del grande nuovo impianto di MIL. Tale impianto sarà costruito con gli standard europei dei 750 mt di lunghezza di binari e con gru a portale che permetteranno il trattamento di un numero rilevante di treni intermodali, che arriveranno in pianura padana con l'attivazione completa sia della nuova galleria del Gottardo che di quella del Ceneri (2021) e delle relative linee di scorrimento in Italia. Sarà inoltre collegato, attraverso il c.d. terzo valico, con il sistema portuale dell'alto tirreno (Genova, Genova Voltri, Savona) e sarà inserito nel collegamento alla linea trasversale Trieste- Torino.
Occorrerà vedere se, con l'attivazione del nuovo impianto, il terminale di Segrate sarà ancora operativo, in quanto il Comune ha sollevato problemi di compatibilità fra i due impianti e sono in corso approfondimenti in tal senso.
Anche per Brescia esiste un progetto di MIL di realizzare sulle loro aree un nuovo terminal, nei prossimi anni, in adiacenza al nostro impianto esistente.
Per adesso Terminali Italia, per tutti e tre i citati impianti, sta offrendo ai clienti i suoi servizi per i quali ha riscontrato, anche per l'anno 2016, alti livelli di gradimento.
Siamo pronti, come anche per altre aree del Paese, a offrire i nostri servizi con l'obiettivo di un miglioramento continuo.
La Lombardia, cosa nota, ha perso da tempo il treno del grande interporto (Interporto di Lacchiarella- Segrate o di Milano Sud), a differenza di altre Regioni ed ha pagato un prezzo importante alla competitività delle sue imprese, tenuto conto che esse si devono servire a ovest di Novara e a sud di Piacenza, mentre al nord i servizi sono offerti a Busto-Gallarate da Hupac presso il terminal di loro proprietà.

Ma questa è storia vecchia e io voglio parlare solo del futuro, per il quale il nostro Gruppo è un protagonista importante e sarà uno dei tre attori leader (DB, SNCF, Gruppo FS Italiane) a livello Europeo, per la mobilità di passeggeri e di merci.
Per raggiungere tale risultato (siamo già sulla buona strada), sono necessarie molte cose ma soprattutto è necessaria la coesione sociale, l'ossessione per il cliente, il considerare il proprio lavoro come un qualcosa che è parte importante della nostra vita; in altri termini, il porre passione nel proprio operato.

Le prospettive del sistema aeroportuale italiano

di Manuela Buonsante, Responsabile Relazioni Media e Web Assaeroporti

Rapporto di ricerca Censis – Assaeroporti: il settore del trasporto aereo ha un'incidenza sul PIL pari al 3,6%, prevede il raddoppio passeggeri nel 2035 e investimenti per 4,2 mld nel prossimo quinquennio.

Negli ultimi cinquant'anni, il trasporto aereo italiano ha registrato una crescita costante, passando dai 2.910.000 passeggeri del 1960 ai 164.368.000 passeggeri del 2016. L'incremento nell'ultimo quinquennio è stato dell'11,1% e solo nell'ultimo anno del 4,6%. Anche la congiuntura più recente è molto positiva: +6,6% nel primo quadrimestre del 2017.

La tendenza descritta non si è fermata nemmeno nel decennio della crisi economica globale ed è possibile affermare che il traffico aereo sia proiettato al raddoppio entro il 2035. È quanto emerge dal Rapporto di ricerca Censis "*Il sistema aeroportuale italiano, cardine e protagonista dello scenario socio-economico del Paese*", realizzato per conto di Assaeroporti, l'Associazione Italiana Gestori Aeroporti, che lo scorso 31 maggio ha tagliato il traguardo dei 50 anni di vita associativa. Nello specifico, tra il 2007 e il 2017, il trasporto aereo in Italia è aumentato del 21,8% e, secondo una stima Censis basata sui tassi di crescita previsti dalla IATA per il traffico mondiale, nel 2035 il numero di passeggeri nel nostro Paese arriverà a 311 milioni.

Proprio questi dati dovrebbero spingere il nostro Paese a dotarsi di tutti gli strumenti necessari per intercettare una sempre più crescente domanda di trasporto di persone e merci, in tempi veloci come quelli imposti dall'attuale situazione.

Il sistema aeroportuale italiano registra quindi, nel suo insieme, performance incoraggianti con un trend positivo da diversi anni. Come altrove, d'altronde, il traffico passeggeri ha dimostrato una notevole resilienza in risposta alla crisi economica e, di conseguenza, una discreta propensione a elaborare gli shock endogeni ed esogeni. Questo risultato deve molto alla continua diffusione dei vettori low cost sul territorio nazionale, che hanno trasformato il trasporto aereo da un sistema di élite a un sistema di massa.

Lo stesso giudizio di resilienza può essere applicato, sebbene con qualche cautela in più, per il settore merci che, come noto, ha subìto l'incidenza maggiore della crisi economica sul commercio internazionale. Tuttavia il trasporto cargo, con tutte le sue difficoltà di coordinamento, ha già superato le performance pre-crisi ed è avviato verso un'ulteriore fase di crescita, anche grazie allo sviluppo dell'e-commerce.

I flussi attesi precedentemente descritti sono flussi imponenti che dovranno essere accolti e gestiti non solo dall'intero settore aeroportuale, ma anche dalle città italiane e da tutto il sistema-Paese. Dal punto di vista dei gestori aeroportuali, in particolare, questo scenario determinerà l'esigenza di sviluppare le infrastrutture di gestione aeronautica (attività *aviation*) e non aeronautica (parcheggi, ristoranti, esercizi commerciali).

Certamente nessuno potrà permettersi, negli scenari di incremento e diversificazione delle rotte e del traffico, di subire i contraccolpi di un collo di bottiglia infrastrutturale. Verrebbe meno la possibilità stessa di competere per attrarre i vettori e per co-determinare insieme a loro la crescita del sistema locale. Ma la sfida non si giocherà solo sull'adeguamento quantitativo: sarà necessario presidiare adeguatamente la dimensione della qualità degli scali, dell'innalzamento dei livelli di sicurezza, dell'individuazione di azioni atte a migliorare l'impatto ambientale.

Migliorare, adeguare ed essere competitivi significa soprattutto investire e, a questo proposito, è utile ricordare che oggi i gestori degli aeroporti italiani sono finalmente impegnati, dopo anni di stallo dovuti a una mancata certezza normativa e regolatoria, nell'attuazione, nel prossimo quinquennio, di circa 4,2 miliardi di euro di investimenti per gran parte derivanti da risorse private.

Nello specifico, il 93% dei suddetti investimenti proviene dalle risorse proprie delle società di gestione e solo il 7% è finanziato con risorse pubbliche (Ue, Stato, Regioni). La maggior parte della spesa (47,9%) interessa il Centro Italia, per la rilevanza di Fiumicino. Gli aeroporti del Nord-Ovest e del Nord-Est generano rispettivamente il 18,8% e il 18,3% degli investimenti. Agli scali del Sud corrisponde, infine, il 15% del totale delle risorse (fig.1).

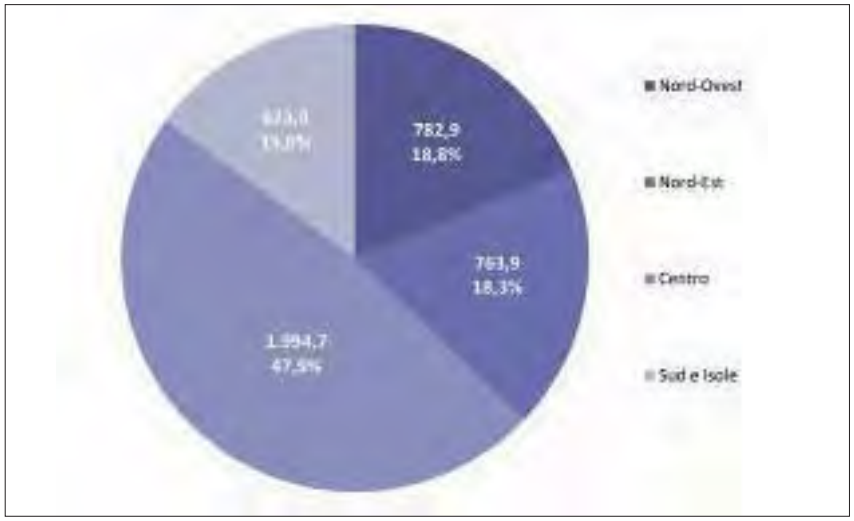
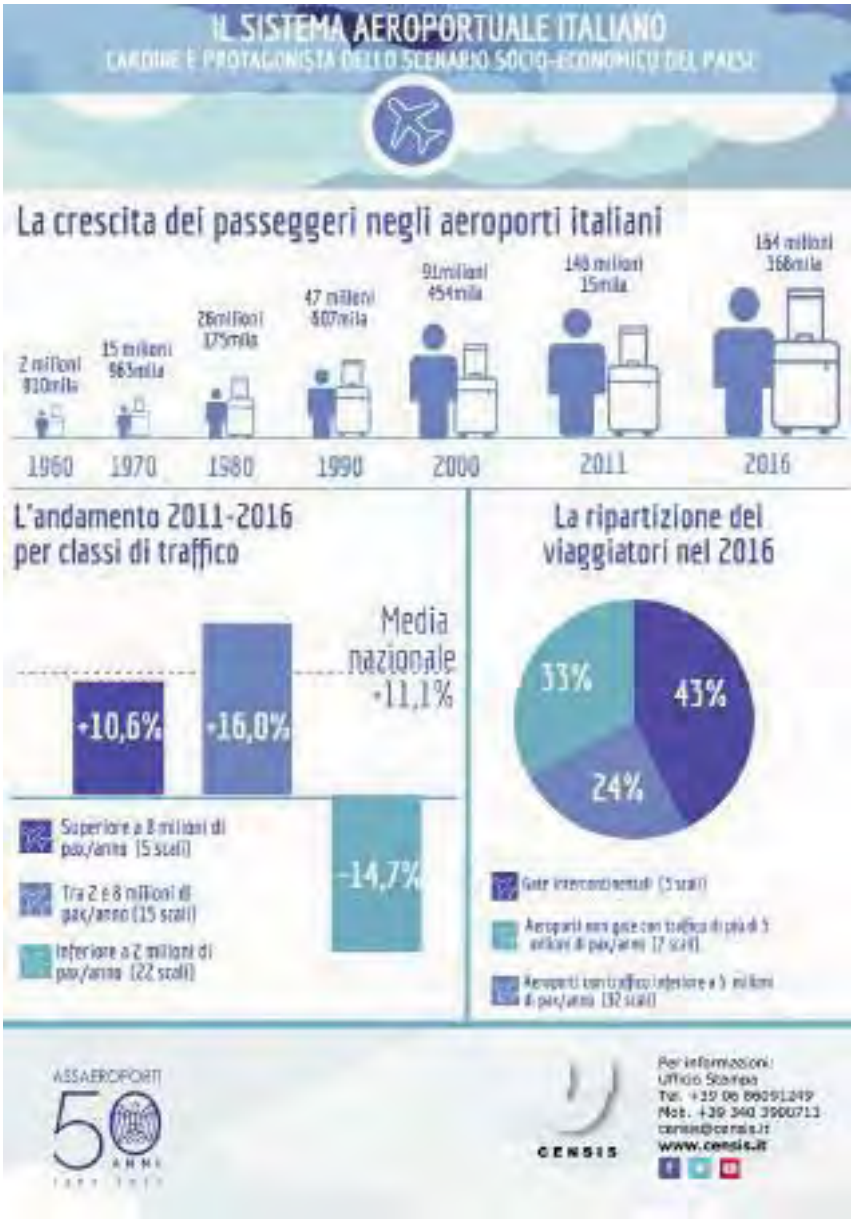


Fig. 1 – Spesa per investimenti degli aeroporti italiani suddivisi per macro area nel prossimo quinquennio (v.a. milioni di euro) - Fonte: elaborazione Censis su dati ENAC

Come accennato, gli interventi programmati sono finalizzati sia all'incremento della capacità aeroportuale (*hard infrastructuring*) sia al miglioramento dei servizi (*airport experience*).
Da questo punto di vista, una delle sfide che i gestori stanno affrontando è quella di accompagnare la transizione dell'ambiente aeroportuale da *non luogo* a *superluogo* o addirittura a *iperluogo*. Oggi, infatti, i protagonisti delle gestioni dei nostri scali mostrano un interesse sempre maggiore non solo alla qualità ma anche all'identità dello spazio che amministrano, spazio che in passato è stato, invece, scarsamente connotato in senso identitario, storico e relazionale.
A migliorare l'esperienza di viaggio dei passeggeri vi è il contributo delle nuove tecnologie. Muoversi all'interno di un grande aeroporto, specie se affollato, alla ricerca dell'area di imbarco o del *gate*, è spesso esperienza faticosa e un ambito di applicazione dell'innovazione legata all'*information technology* riguarda proprio il supporto all'orientamento degli utenti all'interno della struttura aeroportuale.
Al riguardo, in alcuni scali si sta sperimentando l'applicazione di nuove tecnologie che possano orientare il passeggero e facilitare al massimo l'esperienza di viaggio: tramite *bluetooth* sono inviati agli smartphone e tablet dei passeggeri notifiche di vario tipo, segnalando i tempi di attesa e minimizzando le code agli imbarchi.
Attraverso le notifiche personalizzate, i passeggeri non solo sono aggiornati su eventuali ritardi, ma sono anche guidati in aeroporto segnalando loro il percorso da fare per raggiungere i banchi per il *check-in*, i varchi per la sicurezza, il *gate*.
Così come evidenziato nello studio Censis, in futuro, a pochi minuti dalla partenza del volo, la compagnia potrà lanciare anche una sorta di ultima chiamata a tutti i passeggeri nell'arco di pochi metri, invitandoli a imbarcarsi.
A ben vedere, quindi, la prospettiva descritta – che si sta traducendo sempre più in un diverso approccio agli investimenti – rappresenta una maggiore attenzione a interventi che garantiscano l'efficienza dei servizi che regolano la permanenza del passeggero in aeroporto, oltre alla qualità del servizio aeroportuale prestato. D'altra parte, come rilevato dall'Aviation Strategy for Europe "gli aeroporti europei sono in concorrenza e la concorrenza si esprime nel miglioramento generale del servizio."
Parlando di concorrenza non si può non sottolineare quanto la competitività degli aeroporti sia legata anche all'esistenza di collegamenti rapidi, fluidi e diversificati con le città e con le aree vaste di riferimento. Anche in questo caso il Censis sottolinea come l'Italia registri un ritardo che, secondo quanto previsto dal Documento di Economia e Finanza 2017, sarà ridimensionato nei prossimi anni. Infatti, sono in corso o in progettazione investimenti di tipo ferroviario e tramviario nella maggior parte dei più importanti scali italiani.
Altro aspetto che emerge in maniera evidente dal citato Rapporto di ricerca è quello dell'importante ruolo svolto dal sistema aeroportuale nazionale rispetto alla crescita e allo sviluppo del nostro Paese.
Quando si parla di sistema aeroportuale, infatti, non si può non parlare di crescita economica tanto che le esternalità positive



di tale settore sono continuamente oggetto di studi e di analisi, che evidenziano l'incidenza positiva, dell'industria aeroportuale sul PIL nazionale e globale.
A questo proposito, si può affermare che gli aeroporti rappresentano non solo un importante *driver* per lo sviluppo economico su scala nazionale, regionale e locale, ma anche un *asset* strategico molto significativo in quanto infrastrutture di trasporto che garantiscono e stimolano l'accessibilità al bacino territoriale di riferimento e inducono notevoli volumi di investimento e di consumi intermedi.
L'aeroporto favorisce la libertà di movimento dei cittadini sul territorio, ampliando la mobilità della popolazione e riducendone altresì il costo perché aumenta la concorrenza intra e intermodale.
L'impatto sul ciclo economico dell'industria aeroportuale può quindi essere definito

forte e importante e, come emerge dal rapporto Censis, vale 260 miliardi di dollari e dà lavoro a 2,6 milioni di addetti diretti. In particolare, si stima che a livello nazionale il settore aeroportuale, considerando l'impatto diretto, indiretto e indotto, rappresenta il 3,6% del PIL. La crescita del trasporto aereo sulle rotte internazionali traina, inoltre, gli investimenti diretti esteri (secondo Cassa Depositi e Prestiti ogni incremento di traffico del 10% genera aumenti di investimenti dall'estero del 4,7%). Il turismo mondiale presenta tassi di crescita notevoli (+75% negli ultimi quindici anni, +110% per i Paesi emergenti) e l'Italia ha il capitale di base per intercettarne quote importanti, ma per cogliere questa opportunità è necessario il miglioramento quantitativo e qualitativo della connettività aeroportuale.
Lo studio si sofferma, infine, sulla rilevanza che riveste il settore cargo all'interno del settore aeronautico. Il segmento, sebbene trasporti solo il 2% delle merci in termini di peso, rappresenta al contempo il 35% del valore monetario delle merci.
È evidente quindi l'importanza del trasporto di beni materiali che devono giungere a destinazione in tempi rapidissimi e in ogni angolo del mondo e che alimentano la domanda di servizi aereo-cargo all'interno di una filiera logistica sempre più integrata ed efficiente. È utile segnalare l'impegno di Assaeroporti che si è concretizzato anche nella partecipazione al tavolo di lavoro istituito dal MIT, il cui obiettivo è promuovere il cargo aereo favorendo l'intermodalità e i collegamenti con gli altri comparti del trasporto.

La versione integrale del Rapporto di ricerca Censis è disponibile on line sul sito web Assaeroporti, www.assaeropoti.net.

SCALI FERROVIARI DI MILANO

Il Consiglio Comunale di Milano, il 13 luglio, ha approvato la delibera che ratifica l'accordo di programma, firmato il 22 giugno, per la riqualificazione urbanistica di 7 scali ferroviari dismessi. Pubblichiamo il Comunicato Stampa congiunto e un commento dell'assessore Pierfrancesco Maran.

Sottoscritto l'accordo per il grande piano di riqualificazione delle 7 aree dismesse

Oltre 675mila m² di verde, pari al 65% della superficie territoriale, 97 milioni di euro per interventi sulla Circle Line, almeno il 32% delle volumetrie complessive destinate a funzioni non residenziali, almeno il 30% delle volumetrie complessive destinate a residenza sociale e convenzionata, ridistribuzione delle volumetrie verso gli scali di maggior dimensione.
Sono i punti chiave dell'Accordo di Programma sottoscritto oggi presso lo Scalo Farini da Comune di Milano, Regione Lombardia, Ferrovie dello Stato Italiane con Rete Ferroviaria Italiana e FS Sistemi Urbani, e Savills Investment Management Sgr (proprietaria di una porzione di area all'interno dello scalo Farini) per la riqualificazione dei 7 scali ferroviari dismessi, che insieme occupano una superficie di 1.250mila m², di cui circa 200mila rimarranno a funzione ferroviaria. Si tratta del più grande piano di rigenerazione urbana che riguarderà Milano nei prossimi 20 anni, uno dei più grandi progetti di ricucitura e valorizzazione territoriale in Italia e in Europa. L'Accordo recepisce le richieste indicate lo scorso novembre dal Consiglio Comunale e le istanze emerse durante il lungo percorso di partecipazione e dibattito pubblico che ha visto il coinvolgimento di oltre 60mila persone.

Verde e spazio pubblico

L'Accordo prevede di destinare almeno il 65% della superficie territoriale totale, pari a oltre 675mila m², ad aree verdi e spazi pubblici. Si tratta di un incremento di circa 130mila m² rispetto alla precedente ipotesi di accordo. Oltre ai 675mila m² saranno realizzati circa 200mila m² di connessioni ecologiche lungo i binari ferroviari, compreso il progetto Rotaie Verdi sulla cintura sud della città e il percorso ciclopedonale lungo i binari in direzione Chiaravalle. Tutti gli scali dovranno avere almeno il 50% delle aree a verde. In particolare, saranno realizzati: un grande parco unitario di oltre 300mila m² allo Scalo Farini, che diventerà così il terzo più esteso della città insieme a Parco Montestella dopo Lambro e Sempione; un parco di 90mila m² a Porta Romana e un'oasi naturalistica di 140 mila m² (pari al 100% della superficie totale dello scalo) a San Cristoforo.

Circle Line

La realizzazione della Circle Line è un elemento centrale per lo sviluppo sostenibile della Città Metropolitana. Nel prossimo decennio, Ferrovie dello Stato Italiane investirà circa 1 miliardo di euro sul sistema ferroviario del nodo milanese. Legati all'Accordo di Programma vi sono 97 milioni di euro di investimenti finalizzati alla costruzione e all'ammodernamento delle stazioni lungo la Circle Line. Oltre ai 50 milioni generati dalle plusvalenze che si avranno a seguito dell'alienazione delle aree, infatti, 22 milioni andranno a finanziare le nuove stazioni di Tibaldi e Romana, 5 milioni integreranno gli investimenti per migliorare l'accessibilità della stazione di Greco Pirelli, 20 milioni saranno destinati alla nuova stazione di Dergano (previo studio di fattibilità) o in alternativa ad un altro intervento sulla linea.
I 50 milioni, garantiti da FS anche qualora le plusvalenze risultassero inferiori, consentiranno di finanziare lo studio di fattibilità per lo sviluppo della cintura nord della Circle Line che confermerà l'esatta collocazione delle nuove stazioni, costruire la nuova stazione di Stephenson e realizzare i necessari adeguamenti per le stazioni di San Cristoforo, Greco-Pirelli e Romolo. Il 50% delle plusvalenze che potranno aversi oltre i 50 milioni già citati, inoltre, andranno a finanziare ulteriori interventi sul nodo ferroviario milanese.

Oneri ed extraoneri

Saranno 214 milioni di euro gli investimenti legati all'urbanizzazione delle aree. Oltre ai 133 milioni di euro di oneri di urbanizzazione che, secondo le stime, gli operatori dovranno versare all'Amministrazione, sono previsti extraoneri pari a 81 milioni di euro (80 milioni da parte di FS Italiane e 1 milione da parte di Savills Investment Managment Sgr) - suddivisi in 46 milioni per la trasformazione di Farini, 30 milioni per Romana e 5 milioni per Genova - destinati alla realizzazione di opere di accessibilità e riconnessione delle aree.

Volumetrie

L'Accordo prevede un indice di edificabilità medio dello 0,65 (pari all'Adp 2015), con la ridistribuzione delle volumetrie previste nel precedente Accordo, al fine di garantire un migliore mix abitativo negli scali di maggior dimensione e la concentrazione degli alloggi nelle aree con maggior disponibilità di servizi e trasporti. In particolare, si costruirà meno a Lambrate (-10mila m² pari a una riduzione del 30%), a Greco (-4mila m² pari a una riduzione del 14%) e a Rogoredo (-4mila m² pari a una riduzione del 20%). L'incremento volumetrico si realizzerà, invece, allo Scalo Romana (+ 14mila m² pari a un aumento del 9%) e a Porta Genova (+4mila m² di edilizia sociale pari a un aumento del 10%).
Oltre il 32% delle volumetrie complessive saranno destinate a funzioni non residenziali (uffici, commercio, manifattura, artigianato, logistica, servizi privati…).
Nel precedente Accordo, il vincolo riguardava solo il 6% delle volumetrie.

L'incremento più significativo riguarda gli scali di Farini e Romana, mentre è confermato il vincolo del 70% di non residenziale a Porta Genova. Confermato inoltre il divieto di costruire centri commerciali e grandi strutture di vendita.
Tutte le previsioni sulle trasformazioni della popolazione milanese degli ultimi 5 anni e le stime sui cambiamenti futuri concordano in un incremento dei cittadini concentrato, in particolare, nella fascia 20-40 anni. Per rispondere al fabbisogno delle fasce sociali più deboli, almeno il 30% del costruito (di cui 40% in locazione, pari a circa 1.360 alloggi) sarà destinato ad housing sociale (23%) ed edilizia convenzionata ordinaria (7%).
Per quanto riguarda l'housing sociale, saranno realizzati circa 2.600 alloggi per una superficie di 155mila m², di cui 2/3 (100mila m²) realizzati negli scali centrali di Farini, Romana e Genova. Tra questi, saranno realizzati 370 alloggi a canone sociale, di cui 305 a Farini e Romana. L'edilizia convenzionata ordinaria rappresenta un'ulteriore novità rispetto alla precedente ipotesi di Accordo: si tratta di circa 800 alloggi destinati al ceto medio, in vendita, in affitto o in affitto a riscatto, concentrati a Farini e Romana. Negli scali di Lambrate e Greco l'housing potrà essere destinato a residenze universitarie. Esclusa quindi la parte non residenziale, il 44% degli alloggi da realizzare rientrerà nelle categorie di edilizia sociale o convenzionata. La quota massima prevista per la realizzazione di edilizia residenziale libera è limitata al 38% dell'edificabile.

Funzioni

L'Accordo delinea le vocazioni funzionali per i singoli scali previsti nella mozione di iniziativa consiliare e indicate dai Municipi. In particolare, si prevede la realizzazione di un'oasi naturalistica a San Cristoforo, funzioni legate alla moda e al design a Porta Genova, un grande parco unitario a Farini, che potrà ospitare anche funzioni pubbliche, attività connesse al mondo universitario a Lambrate e Greco, attività di natura culturale e connesse al distretto dell'agricoltura innovativa a Porta Romana.
L'Accordo di Programma è accompagnato dal Documento di Visione Strategica redatto dagli uffici comunali con il supporto del Politecnico di Milano e approfondisce i temi posti dalla delibera e dalla mozione di iniziativa consiliare e i temi toccati nel corso del dibattito nei Municipi. Il documento sarà alla base delle linee guida per la definizione dei bandi di concorso per i masterplan e per le fasi attuative.
L'Accordo definisce l'obbligo per gli operatori di sviluppare concorsi aperti in due gradi per i masterplan di Farini, Romana e Genova, oltre che per i parchi, gli spazi pubblici e gli edifici pubblici più rilevanti su tutte le aree. L'accordo fissa inoltre l'obiettivo di avviare le procedure concorsuali per il masterplan dello scalo Farini nei primi sei mesi dall'approvazione dell'Accordo. Si prevede, infine, il ricorso a bandi per gli usi temporanei degli scali, preferibilmente per funzioni ed attività legate ai giovani.
La regia pubblica del processo di trasformazione urbanistica delle 7 aree sarà garantita anche attraverso la prosecuzione dell'importante percorso partecipativo finora realizzato. L'Accordo sottoscritto oggi dovrà essere ratificato dal Consiglio Comunale entro 30 giorni.

I sette scali ferroviari

Le aree dei sette scali ferroviari dismessi – Farini (618.733 m²) Greco (73.526m²), Lambrate (70.187 m²), Porta Romana (216.614 m²), Rogoredo (21.132 m²), Porta Genova (89.137 m²) e San Cristoforo (158.276 m²) – rientrano tra i beni immobili trasferiti all'ente "Ferrovie dello Stato" (istituito con Legge n.210 del 17/05/1985), parte del patrimonio su cui l'ente ha piena disponibilità secondo il regime civilistico della proprietà privata. Nel perimetro delle stesse sono ricomprese sia aree ormai dismesse sia aree ancora strumentali all'esercizio ferroviario. La società FS Sistemi Urbani, controllata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane, ha il mandato di valorizzare le proprietà del gruppo non strumentali alle attività di trasporto in tutta Italia.

Un tempo elementi fondamentali del funzionamento economico, sociale e infrastrutturale della città, oggi questa aree rappresentano elementi di discontinuità per il suo sviluppo, essendo per buona parte degradate e in stato di abbandono. A partire dal 2005 il Comune di Milano,

Ferrovie dello Stato Italiane e Regione Lombardia hanno iniziato a definire gli obiettivi e il percorso per la trasformazione urbanistica degli scali dismessi connessa al potenziamento del sistema ferroviario milanese.

La rigenerazione degli scali ricucirà i vuoti urbani tra centro e periferia, creando nuovi quartieri caratterizzati da un mix funzionale e abitativo, un'infrastruttura verde diffusa e un sistema di mobilità sostenibile capillare.

La sfida per la Milano del 2030

di Pierfrancesco Maran, assessore all'Urbanistica, Verde e Agricoltura del Comune di Milano

Una città molto più verde, sostenibile ed equa, dotata di un sistema di mobilità capillare di carattere metropolitano e di una rilevante offerta abitativa per le fasce più deboli. È questa la Milano del 2030 delineata nel piano di riqualificazione degli ex scali ferroviari, una delle più grande sfide urbanistiche degli ultimi decenni per la città e uno dei più importanti progetti di rigenerazione, ricucitura e valorizzazione territoriale in Italia e in Europa.

Parliamo di sette aree dismesse, per una superficie complessiva di 1.250.000 mq, che un tempo rappresentavano elementi fondamentali del funzionamento economico, sociale e infrastrutturale della città. Diventati negli ultimi decenni elementi di discontinuità territoriale, essendo per buona parte in stato di abbandono, gli scali saranno convertiti in veri e propri quartieri dotati di un diffuso sistema di mobilità.

L'accordo tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane, proprietaria delle aree, è stato sottoscritto dopo uno straordinario percorso di partecipazione che negli ultimi 9 mesi ha visto il coinvolgimento di oltre 60mila persone. Cittadini, enti, associazioni, professionisti e stakeholders hanno contribuito a individuare le priorità per lo sviluppo sostenibile della Milano di domani. Tra questi, naturalmente, ha un ruolo strategico il tema della mobilità.

L'Accordo prevede che il percorso per la trasformazione urbanistica degli scali dismessi sia molto correlato al potenziamento del sistema ferroviario milanese, secondo un piano di sviluppo di scala regionale e nazionale. Siamo convinti, infatti, che una Città Metropolitana non possa prescindere da un efficiente e capillare sistema di connessioni trasportistiche.

Oggi San Cristoforo, Porta Romana, Rogoredo, Lambrate, Greco, Farini oltre Porta Genova segnano una cesura, una separazione tra il centro della città e le periferie. Con la loro riqualificazione avremo l'opportunità straordinaria di ricucire i quartieri oggi separati dalle ferrovie, di riappropriarcene, di trasformare un problema in un'opportunità, migliorando la vita dei cittadini che abitano nelle aree confinanti e rendendo Milano più attrattiva a livello internazionale. Allo stesso tempo, potremo

La Circle Line e le nuove fermate

Scopo della Circle Line è realizzare una nuova linea di trasporto su ferro, collegando tra loro gli ambiti periferici lungo la cintura ferroviaria, attraverso l'individuazione di nuove stazioni che andranno ad aggiungersi a quelle esistenti, alcune delle quali verranno rifunzionalizzate per permettere il servizio.

Connessione con il sistema ferroviario

La Circle Line interscambierà con le altre linee ferroviarie suburbane di Milano: insieme realizzeranno un sistema capillare interrelato. Inoltre, in specifiche stazioni, la Circle Line scambierà con le linee nazionali e regionali in ingresso a Milano.

Connessione con il trasporto pubblico locale

Le linee del trasporto pubblico locale intercetteranno in diversi punti la Circle Line. Sia le linee della metropolitana che le linee di filobus e tram principali fermeranno in corrispondenza di alcune stazioni della Circle Line, permettendo agli utenti di raggiungere il cuore dei quartieri attraversati dalla linea.

Fonte: Allegato U (documento di visione strategica) dell'AdP

rafforzare il sistema di mobilità, estenderlo oltre i confini della città grazie alla realizzazione di un'infrastruttura strategica: la Circle Line. Si tratta di un anello ferroviario con nuove stazioni e servizi che collegherà tra loro tutte e cinque linee metropolitane della città - ricordiamo che la M4 sarà pronta nel 2022 e trasporterà 86 milioni di persone l'anno- ed efficienterà considerevolmente le connessioni per gran parte dei comuni limitrofi. La cintura ferroviaria esistente si trasformerà in una nuova metropolitana, con frequenze e collegamenti di carattere urbano, come sperimentato in molte grandi città europee, garantendo una connessione circolare non radiocentrica, rapida, frequente e sicura tra centro, quartieri periferici e comuni della Città Metropolitana.

Si tratta di un piano ambizioso e lungimirante, che vuole trasformare gli scali più grandi in strategici hub di interscambio, in grado di spostare quote rilevanti di lombardi dall'uso dell'automobile al treno e ai mezzi pubblici, riducendo sensibilmente il peso del trasporto privato e garantendo ai cittadini servizi pubblici di mobilità accessibili e sostenibili. L'accordo non mira, dunque, al mero miglioramento del trasporto su ferro all'interno dei confini del Comune di Milano, ma punta all'adeguamento del servizio ferroviario regionale su dimensione metropolitana, lavorando sui nodi di interscambio, incrementando linee e servizi suburbani e favorendo l'accessibilità dei pendolari e dei city users.

In quest'ottica, i futuri quartieri possono ambire a diventare zone car-free, caratterizzate da spazi fruibili a percorrenza lenta o pedonale progettati allo scopo di integrare le infrastrutture di trasporto nello spazio pubblico.

L'implementazione dell'infrastruttura trasportistica va di pari passo con la realizzazione di una vera e propria infrastruttura verde che attraversi la città. È un'altra esigenza espressa con forza dai cittadini che trova un convinto riscontro nell'Accordo di Programma, che prevede di destinare almeno il 65% della superficie territoriale totale, pari a oltre 675mila m², ad aree verdi e spazi pubblici, oltre alla realizzazione di circa 200mila m² di connessioni ecologiche lungo i binari ferroviari. L'obiettivo è creare nuovi parchi urbani multifunzionali e tematici, in grado di rispondere alle specifiche esigenze urbane e locali, realizzare nuovi luoghi di presidio e socialità, in grado di favorire il senso di appartenenza ai luoghi.

Siamo convinti che dalla rigenerazione degli scali ferroviari possano sorgere nuovi quartieri che sappiano integrare le dinamiche della città esistente con le nuove esigenze dell'abitare, del vivere e del produrre, secondo principi di sostenibilità ambientale, ma anche sociale ed economica. Per questo un altro elemento qualificante dell'Accordo di Programma riguarda l'offerta di alloggi per i ceti medi e quelli più deboli: il 30% del costruito sarà destinato ad housing sociale e edilizia convenzionata ordinaria, soprattutto negli scali centrali di Farini, Romana e Genova.

Come abbiamo già detto, le ex aree ferroviarie si trovano a ridosso di parti di città esistente, ognuna con la sua storia, i suoi ritmi e i suoi caratteri funzionali, le sue abitudini, i suoi problemi, le sue aspettative. Per trovare l'equilibrio tra ciò che già esiste e ciò che sarà, è necessario quindi che la pianificazione urbanistica dei quartieri che verranno tenga conto del contesto circostante senza snaturarlo. La scelta di delineare vocazioni funzionali specifiche per i singoli scali favorirà il ritorno di queste grandi aree a disposizione della collettività.

L'Accordo di Programma, ratificato dal Consiglio comunale il 13 luglio, ci consente finalmente, dopo anni di discussione, di cogliere una grande occasione per rigenerare profondamente la città. Se gli anni Novanta sono stati quelli di Barcellona e i Duemila quelli di Berlino, il prossimo può essere il decennio di Milano. Una metropoli che pensa in grande, che crea nuovi quartieri senza snaturare la sua identità, che rende più efficaci i collegamenti, rendendo la città più accessibile e sostenibile. Una città che guarda avanti senza lasciare indietro nessuno.

“Suolo e città. Dalla rapina alla cura”

di Floriana Lipparini

Il suolo è cibo, è futuro, è natura, è salute. Suolo, acqua e aria sono risorse che consumiamo in modo quasi inconsapevole, come se non dovessero finire mai, ma oggi sappiamo che non sono affatto infinite.

Alla Casa delle donne di Milano, il 10 giugno scorso, abbiamo per così dire “messo i piedi per terra” rovesciando l’abituale prospettiva per guardare quel che succede sotto i nostri piedi, là dove il terreno diventa suolo, nelle mille diverse trasformazioni che il vivere e l’abitare hanno prodotto.
Intitolato “Suolo e città. Dalla rapina alla cura”, l’incontro è stato ricco di presenze e testimonianze dirette di gruppi e comitati che su questo tema lavorano da tempo, come Legambiente Lombardia, Parco Piazza d’Armi-Le Giardiniere, il Comitato Bovisa-La Goccia, Green Island con Le amiche del verde.
Clou del dibattito gli interventi di Costanza Panella, circolo Lario orientale e Direzione regionale Legambiente, e di Damiano Di Simine, responsabile scientifico Legambiente Lombardia, ideatore e coordinatore della campagna ‘People4soil’ lanciata insieme a molte altre associazioni per ottenere una cornice legislativa europea che riconosca il suolo come bene comune e lo difenda dal degrado.
Perché la scelta di questo tema alla Casa delle donne? Creando all’interno della Casa un gruppo chiamato “Città bene comune”, alla fine del 2013, abbiamo cercato di sviluppare un punto di vista di genere, e una maggiore sensibilità, rispetto alla qualità della vita nelle odierne metropoli come Milano. Anche in città la vita dipende dalle preziose risorse naturali che alimentano l’esistenza su questo pianeta.
L’acqua, l’aria, il suolo, sono risorse che consumiamo in modo quasi inconsapevole, come se non dovessero finire mai, ma oggi sappiamo che, invece, non sono affatto infinite. Purtroppo, però, un’errata idea di sviluppo, con le sue logiche predatorie, le mette sempre più a rischio. I pericoli per l’ambiente, per il clima e per la nostra salute sono un nodo cruciale nel mondo contemporaneo, un nodo che s’impone oggi in modo sempre più drammatico se pensiamo alle notizie in arrivo dagli Usa e al rifiuto di rispettare quei patti, sia pur minimi, siglati in occasione della Conferenza sul clima di Parigi, nel tentativo di preservare un futuro per i nostri figli e nipoti. Ma, appunto, i formidabili interessi economici legati a logiche di profitto non guardano né alla salute né al futuro.
L’attenzione è dunque necessaria perché non è facile rendersi conto di tutti i pericoli che minacciano le nostre preziose risorse naturali. In particolare, rischiamo di non accorgerci quanto lo stesso suolo su cui camminiamo, e che forse non vediamo quasi più tanto è urbanizzato, edificato e impermeabilizzato, sia oggetto di rapaci voglie e di ciniche speculazioni.
Come ci ha ricordato Costanza Panella, l’indimenticata ambientalista Laura Conti spiegava che quando un liquido evapora

“si verifica un abbassamento della temperatura: il fatto che, d’estate, la nostra pelle si copra di sudore è un meccanismo che impedisce alla temperatura interna di salire a livelli febbrili. Gli alberi sono pompe d’acqua, che la estraggono dal sottosuolo e la fanno evaporare: perciò sotto gli alberi fa fresco, e la città moderna è invece insopportabilmente calda sotto il solleone; si calcola che la circolazione delle auto, stufe ambulanti e la mancanza di verde, alleate, possono far salire la temperatura di un centro urbano persino di cinque gradi. La speculazione edilizia ci toglie, letteralmente, il respiro”.
Nonostante questa drammatica situazione sia nota, nessuna legislazione a livello europeo si focalizza esclusivamente sulla conservazione e protezione del suolo. Nella speranza di fermarne il progressivo degrado, Legambiente insieme ad altre associazioni ha dunque organizzato una raccolta di firme per ottenere una specifica direttiva europea su questo tema, grazie anche all’impegno davvero sconfinato di Damiano Di Simine: “Un’occasione importante per portare l’attenzione di molti e molte sul suolo, questo sconosciuto, *un patrimonio sotto i pied*i, un patrimonio di tutti, ma

ancora da pochi conosciuto nel suo valore e nella sua limitatezza". Il dossier di presentazione della campagna focalizza in modo chiaro i quattro pilastri che rendono fondamentale la difesa del suolo: il suolo è cibo, è futuro, è natura, è salute. Ci riguarda quindi a ogni livello. Ma, se riflettiamo bene, il suolo è anche importantissimo per le donne. In che modo?

"La terra è importante per le donne non solo perché consente loro di coltivare cibo - ha detto Costanza. - È anche una forma di ricchezza, un luogo dove vivere, una fonte di indipendenza e di potere contrattuale e una garanzia per ottenere credito e servizi dall'amministrazione pubblica. Quasi metà degli agricoltori del mondo sono donne. Secondo la Fao, nel 2010 le donne registrate erano il 43 per cento della forza lavoro agricola mondiale, con ampie variazioni regionali. Quindi le donne sono importanti per l'agricoltura e l'agricoltura è importante per le donne almeno nei paesi meno industrializzati. Tuttavia le donne sono spesso discriminate, la situazione legale può essere molto complessa. I sociologi distinguono tra diritti di accesso, proprietà e controllo. In tutti e tre i punti le donne possono incontrare svantaggi".

Costanza si è appassionata alla difesa del suolo a partire dai ricordi dell'infanzia felice insieme alla numerosa famiglia della nonna dedita al lavoro dei campi, alla vigna e all'allevamento: "Ancora oggi sto bene nella vigna e nell'orto, con le mani nella terra, nonostante la fatica. Ma poiché dalla mamma mi è venuta la passione per i libri e la storia vorrei citare anche, in questa circostanza, le ricerche di Marja Gimbutas, in particolare il suo libro *Il linguaggio della dea* del 1989, pietra miliare dell'archeomitologia, che ha modificato profondamente le prospettive sulle origini delle culture europee. Poiché 'People4soil' è una campagna europea per una direttiva europea può essere pertinente e utile affondare un poco lo sguardo nel passato remoto, almeno per noi donne, lì dove pare che il nostro peso sociale fosse più favorevole e dove i numerosi e suggestivi simboli ritrovati possono parlarci un linguaggio non neutro e carico di energia".

Difatti, secondo quanto scrive Gimbutas, "le credenze delle popolazioni agricole relative a sterilità e fertilità della vita e alla costante minaccia di una distruzione, nonché alla periodica esigenza di rinnovare i processi generativi della natura, sono tra le più durature. Trasmesse da nonne a madri della famiglia europea le antiche credenze sopravvissero alla sovrapposizione dei miti indoeuropei e in seguito cristiani".

La religione incentrata sulla Dea esisteva da moltissimo tempo, e il principale tema del suo simbolismo è il mistero della nascita, morte e rigenerazione, non soltanto della vita umana ma di tutta la vita sulla Terra e anzi dell'intero cosmo, traendo la sua energia dalle sorgenti e dai pozzi, dal sole, dalla luna e dall'umida terra.

Simboli e immagini parlano di un'antica visione femminile (oggi diremmo femminista) della natura, e della cura per la sua rigenerazione, l'opposto della visione di secentesca origine che nella natura vede un'inesauribile miniera da sfruttare fino all'ultima risorsa.

Come altri gruppi di donne, noi di "Città bene comune" ci siamo dunque proposte di approfondire una riflessione indipendente sulle politiche e sui modelli economici e sociali che ci hanno spinto a questa pericolosa soglia di allarme, chiedendoci se sia possibile rovesciare i vecchi paradigmi e porre al centro dell'impegno di tutte e di tutti un'idea di cura come responsabilità individuale e collettiva verso le persone, la natura e l'ambiente.

Guardare le cose in questo modo ci ha portato a pensare che questo sguardo attento alla vita sia una delle preziose differenze che molte donne portano con sé, e che proprio questa differenza dovrebbe finalmente, oggi, trasformarsi in una cultura condivisa, orientando le trasformazioni necessarie a ogni livello nel segno del "buen vivir".

Questo secondo noi è il modo per costruire cittadinanza attiva e reale partecipazione dal basso alle scelte politiche, culturali, urbanistiche ed economiche. Non si può più, e mai si sarebbe dovuto prima, decidere in queste materie senza coinvolgere chi abita i territori e ha quindi un evidente diritto di contare nelle scelte. Anche di questo, infatti, parla la campagna "People4Soil".

Floriana Lipparini
(Città bene comune - Casa delle Donne di Milano)

"Città bene comune" è uno dei numerosi gruppi tematici interni alla Casa delle Donne di Milano, una realtà associativa ufficialmente inaugurata l'8 marzo 2014 nei locali di via Marsala, dopo aver vinto un bando comunale. Questo percorso nacque grazie a un'iniziativa della Commissione Pari Opportunità del Comune di Milano presieduta da Anita Sonego, alla fine del 2011, quando si formarono i primi Tavoli di lavoro delle donne: lavoro, salute, spazi. Il Tavolo spazi raccolse, fin dal suo insediamento, l'esigenza di antica data di moltissime milanesi di avere, in città, una Casa delle Donne, sull'esempio di altre città italiane ed estere. "Città bene comune" ha lavorato finora su alcuni temi specifici: i Gruppi d'acquisto solidale, esempio di nuove modalità di consumo e di aggregazione; le nuove realtà cittadine delle Social street; i sistemi di mobilità urbana dal punto di vista delle donne, mediante un'indagine tra le socie della Casa, presentata pubblicamente in Sala Alessi del Comune. Il nostro metodo di lavoro si basa su incontri settimanali nei quali discutiamo e ci confrontiamo per riuscire a decidere in modo condiviso scelte e iniziative.

Cosa è successo ai congedi di paternità?

di Sofia Sabatino

C'è grande confusione in questi giorni sul tema "congedi di paternità" e cioè quella quota di tempo che i papà possono dedicare alla cura dei bimbi piccoli, continuando a percepire una retribuzione pari al 100% del proprio stipendio.
Qualche tempo fa, è circolata la notizia del loro dimezzamento. Ma era stato anche annunciato un loro raddoppio nel 2018… insomma, una gran confusione che di certo non aiuta mamme e papà che, con fatica, provano a destreggiarsi fra la burocrazia italiana per riuscire ad ottenere ciò che spetta loro: il tempo da poter dedicare alla cura dei più piccoli.
Proviamo dunque a fare un po' di chiarezza. Premessa doverosa: in Italia siamo ancora molto indietro sulla condivisione delle responsabilità genitoriali. Mentre negli altri Paesi Europei ai papà è riservata almeno una settimana di "tempo per la cura" (che brutta la parola "congedo" che fa sembrare così in contrapposizione maternità/paternità e lavoro), in Italia paliamo ancora di una manciata di giorni. Ma questo non è, a mio avviso, un buon motivo per diffondere notizie poco chiare o che non tengono conto dei cambiamenti che, con lentezza, stanno avvenendo anche in Italia su questo fronte.
La notizia si è diffusa per via di una nota dell'Inps che specificava l'assenza, per l'anno 2017, dei giorni di congedo facoltativi, che nel 2016 erano due.
Nel 2016, infatti, si è conclusa la sperimentazione che prevedeva 2 giorni di congedo di paternità obbligatorio retribuito al 100% e 2 di congedo facoltativo, in sostituzione alla madre.
Per capirci meglio: il congedo di paternità obbligatorio prevede che il padre si possa assentare da lavoro a prescindere dal fatto che la madre sia o no nel periodo di congedo di maternità. Il congedo facoltativo in alternativa alla madre prevede, invece, che la madre "ceda" il suo congedo obbligatorio al padre, rientrando dunque a lavoro in quei giorni. Una misura, quest'ultima, che non ha avuto grande successo. Sono molto poche, infatti, le famiglie che hanno deciso di fare questo "scambio": meno del 2% secondo le stime Inps.
Questa idea della "sostituzione" fra madre e padre, ai miei occhi, è un po' in contrapposizione con il concetto di condivisione delle responsabilità, come se, più che un lavoro di squadra, la genitorialità fosse una "staffetta". Non mi sembra dunque un dramma il fatto che non sia stata riconfermata.
Qualcuno dice che è un problema di risorse. In realtà, il congedo di paternità facoltativo in sostituzione alla madre costa al bilancio dello Stato molto meno di quello obbligatorio: stiamo parlando di 1 milione di euro, contro 10 milioni per ogni giorno di congedo obbligatorio. Questo perché per il congedo facoltativo deve essere stanziata "solamente" una quota che copre la differenza fra il congedo di maternità (retribuito all'80%) e quello di paternità (retribuito al 100%) e, in generale, fra gli stipendi femminili generalmente più bassi di quelli maschili.
Sembra, invece, più interessante una delle novità in corso: fino ad ora le sorti del congedo di paternità erano legate a sperimentazioni che dovevano essere rinnovate di anno in anno. A partire dal 2017, la misura prende invece un respiro più di lungo periodo: si confermano i 2 giorni di congedo di paternità obbligatorio e sono in prospettiva aumentati i fondi per arrivare a 4 giorni nel 2018. In più, nel 2018 è previsto un altro giorno di congedo facoltativo in sostituzione alla madre.
La speranza è che la discussione si riapra in occasione della prossima legge di bilancio e che si riesca ad aumentare progressivamente i giorni, fino ad arrivare ai 15 previsti dalla proposta di legge 3376 Di Salvo - Fedeli. http://www.camera.it/dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0036530.pdf
Succederà? Chissà! Intanto anche l'Ue indica che questa è la giusta direzione, individuando, fra gli obiettivi del piano per costruire il così detto "pilastro europeo dei diritti sociali", il raggiungimento in tutti i paesi dell'Unione di almeno 10 giorni di congedo di paternità obbligatorio.
E questo fa ben sperare.

Sofia Sabatino, laureata in sociologia all'Università La Sapienza di Roma, lavora alla Camera dei deputati come collaboratrice parlamentare.

L'illusione del tempo
(in letteratura e in fisica)

di Osvaldo Cisternino

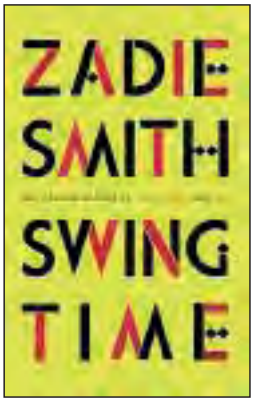
Segnalo questa volta due libri recentemente usciti in Italia e già in testa nelle classifiche delle vendite: si tratta dell'ultimo romanzo di un'affermata scrittrice di origine anglo/giamaicana, Zadie Smith e di un nuovo saggio divulgativo del fisico teorico italiano Carlo Rovelli, divenuto noto al grande pubblico dei non addetti ai lavori tre anni fa, in seguito alla pubblicazione di un altro saggio (*Sette brevi lezioni di fisica*) che – tradotto in oltre quaranta lingue – ha venduto oltre due milioni di copie in tutto il mondo, grazie alla non comune capacità dell'autore di rendere comprensibili a tutti gli ultimi sviluppi della fisica, malgrado si discostino sempre più dal senso comune.

Si tratta, evidentemente, di due libri assai lontani fra loro. Tuttavia entrambi hanno un punto in comune: come s'intuisce già dai titoli, al centro della loro riflessione pongono il tempo.

Anzitutto parlo di *Swing time*.

La sua Autrice, Zadie Smith, è una scrittrice già molto nota a livello mondiale nonostante la giovane età (42 anni): il suo romanzo di esordio (*Denti bianchi*), scritto a soli 24 anni, fu un caso editoriale internazionale, rendendola subito celebre, e tutti i romanzi successivi (questo è il quinto) sono sempre stati attesi con grande interesse dagli appassionati di letteratura. *Swing time* non ha deluso le attese, essendo stato accolto in modo assai positivo dalla critica internazionale.

Il romanzo racconta in prima persona la vita della protagonista (della quale non è mai indicato il nome e che, vista la forte somiglianza con l'Autrice, chiameremo Zadie) nell'arco di circa trent'anni, dall'infanzia fino all'età adulta: la narrazione parte dalla fine della storia, quando Zadie ha 35 anni ed è stata appena licenziata, dopo dieci anni di collaborazione con una celebre cantante, Aimee, la cui biografia può far pensare a Madonna (salvo che per l'origine australiana). Si tratta di una star di fama internazionale, sempre in giro per il mondo, che Zadie segue nei concerti, ma anche in tutti i capricci, in qualità di assistente personale. La protagonista racconta: *"Avevo perso il lavoro, una certa versione della mia vita, la mia privacy, eppure tutte queste cose sembravano piccole e insignificanti in confronto alla sensazione di gioia che provavo nel guardare la danza* (sta guardando un film di Fred Astaire), *nel seguirne il ritmo preciso con le membra… Vidi tutti i miei anni contemporaneamente, ma non accumulati uno sull'altro, episodio dopo episodio, per costruire qualcosa di solido, anzi, il contrario. Mi si stava rivelando una verità: avevo cercato di aggregarmi alla luce degli altri, non avevo mai avuto una luce mia. Mi percepii come una specie di ombra."*



Zadie Smith
Swing time
Mondadori 2017
(pp. 420, € 22,00 cartaceo, € 10,99 e-book)

Di qui parte il racconto. Zadie nasce nella zona nord di Londra, in un quartiere popolare, da madre giamaicana e padre inglese. Si tratta di un quartiere multietnico, con problemi di integrazione per quelli che, come lei, hanno una pelle più scura. La sua amica inseparabile si chiama Tracey e come lei è di sangue misto: sua madre è inglese mentre il padre è giamaicano. Tracey, tuttavia, è più sfortunata: il padre entra ed esce di galera, non è quasi mai a casa e, più avanti, si scoprirà che ha un'altra vita. Le bambine hanno in comune la passione per la danza e, in particolare, per il tiptap e conoscono a memoria i film di Fred Astaire: «Swing Time» è il titolo originale di un film del 1936 con Fred Astaire e Ginger Rogers («Follie d'inverno» è il titolo della versione italiana). Studiano danza insieme, ma Tracey rivela un grande talento e la protagonista no. Il rapporto fra le due bambine richiama quello fra Lila e Lenù dell'*Amica geniale* di Elena Ferrante, che l'Autrice ha dichiarato di amare molto. L'amicizia fra la Zadie e Tracey, tra alti e bassi, è l'asse portante del romanzo ed è caratterizzata, come nella quadrilogia della Ferrante, da complicità e rivalità insieme. Qui la personalità più forte è quella di Tracey e Zadie (come Lenù) la ammira e la invidia: tuttavia, malgrado il suo grande talento, Tracey non avrà successo, non potendo liberarsi dell'eredità di una famiglia difficile.

Altro rapporto fondamentale nel romanzo è quello fra la protagonista e sua madre giamaicana, il personaggio più bello e positivo del romanzo: una donna bella come Nfertiti e molto determinata a riscattarsi dalla propria origine povera, studiando notte e giorno, fino ad acquisire una vasta cultura e ad approdare in Parlamento, decisa a difendere le ragioni dei più deboli. Riguardo al rapporto conflittuale che ha con lei, risolto solo con la sua morte, Zadie scrive: *"Cosa vogliamo dalle nostre madri quando siamo bambini? Completa sottomissione. Oh, è molto carino e razionale e rispettabile dire che una donna ha tutto il diritto di avere la sua vita, le sue ambizioni, le sue necessità e così via – quello che ho sempre preteso per me stessa – ma per un bambino no, la verità è che si tratta di una guerra di logoramento, la razionalità non c'entra, neanche per sogno, vuoi solo che tua madre ammetta una volta per tutte che lei è tua madre e solo tua madre, e che la battaglia con il resto della sua vita è conclusa… Solo da adulta sono arrivata ad ammirarla davvero – soprattutto negli ultimi, dolorosi anni della sua vita – per tutta la fatica con cui è riuscita a ricavarsi un po' di spazio nel mondo."* Il passo riportato mi sembra rappresentativo della scrittura dell'autrice: lucida e disincantata, attraversa il mondo contemporaneo in lungo e in largo, in tutte le sue contraddizioni, con comprensione per i più deboli, ma senza illusioni riguardo a possibilità di riscatto.

Così è anche negli episodi ambientati in Gambia, dove giunge al seguito di Aimee che finanzia un progetto di aiuto: la creazione di una scuola per bambine in un villaggio sperduto e isolato dal resto del mondo. Anche lì Zadie fatica ad accettare la realtà: tutti gli abitanti del villaggio sembrano voler fuggire, chi verso il fanatismo islamista, chi verso l'Europa attraverso la cosiddetta *rotta alternativa* (quella di Lampedusa).

Un aspetto del romanzo colpisce: il rapporto con il tempo. Come nota bene Alessandro Piperno, commentando *Swing time* su *La lettura* (supplemento del Corriere della Sera) del 28 maggio: *"E in quanto a noi, modesti lettori, cos'altro chiediamo a un romanziere se non portarci a spasso nel tempo?... Ogni capitolo riesuma un momento del passato, senza alcun rispetto per la cronologia, saltando avanti e indietro, da una stagione all'altra della vita. Un montaggio audace, quasi modernista, che rimette tutto in discussione, rivelando come la memoria abbia un'agenda tutta sua, i calendari siano carta straccia e i soli ricordi affidabili siano quelli emotivi."*

In fin dei conti, ogni narrazione funziona in qualche modo come un'illusoria macchina del tempo, e Zadie Smith è una grande narratrice.

Il secondo libro che segnalo è il nuovo saggio di Carlo Rovelli, *L'ordine del tempo*.

Si tratta di un saggio appassionante, che si legge tutto d'un fiato, anche se il tema non è dei più facili: il tempo secondo la fisica contemporanea. Premetto che la mia formazione è umanistica e non ho mai avuto confidenza con le discipline scientifiche. Eppure Rovelli è riuscito a conquistarmi. Non solo – da grande fisico teorico qual è, uno dei maggiori oggi – è in grado di aggiornare riguardo agli ultimi sviluppi della ricerca scientifica, ma riesce a rendere comprensibili concetti assai distanti dal senso comune: lo fa con passione, spaziando dalla letteratura alla filosofia, di cui pure è assai esperto.

Pur non potendo sintetizzare qui il contenuto complesso del libro, riferirò di seguito alcuni concetti che mi hanno colpito: oggi, dopo Einstein e la fisica quantistica, i fisici si sono resi conto che *"Il tempo non è unico: c'è una durata diversa per ogni traiettoria; passa a ritmi diversi secondo il luogo e secondo la velocità. Non è orientato: la differenza fra passato e futuro non c'è nelle equazioni elementari del mondo, è un aspetto contingente che appare quando guardiamo le cose trascurando i dettagli… La nozione di presente non funziona: nel vasto universo non c'è nulla che possiamo ragionevolmente chiamare 'presente'."* Già nella teoria della relatività generale Einstein afferma che il tempo non è lo stesso ovunque, ma varia: scorre più lento in pianura e più veloce in montagna. Si tratta di differenze infinitesime ma oggi, con gli orologi di laboratori specializzati la loro sussistenza, prevista da Einstein, è stata sperimentalmente dimostrata. *"Ogni corpo rallenta il tempo nelle sue vicinanze. La Terra è una grande massa e rallenta il tempo vicino a sé. Più in pianura e meno in montagna perché la montagna è un po' più lontana dalla Terra. Per questo l'amico in pianura invecchia meno." "Le cose cadono in basso perché in basso il tempo è rallentato dalla terra."* Si tratta di affermazioni sorprendenti, in quanto – anche se dimostrate – fuoriescono da quello che possono percepire i nostri sensi. Ma valeva lo stesso per la rotondità e il moto della terra: per millenni gli uomini hanno ritenuto che il sole girasse intorno alla terra, ma oggi sappiamo che si trattava di un inganno dei nostri sensi.

Nell'universo non esistono un tempo e uno spazio assoluti, come riteneva Newton: questa idea di un tempo e di uno spazio entro cui si muovono tutte le cose dell'universo fu introdotta proprio da Newton, ed è stata poi fatta propria dal senso comune. Secondo Aristotele, invece, il tempo era la misura del cambiamento. Quello cui è pervenuta la fisica contemporanea riguardo al tempo, paradossalmente, è più vicino ad Aristotele che a Newton. Lo stesso vale per lo spazio (o luogo): Aristotele sosteneva che il luogo di una cosa è ciò che sta intorno ad essa. Dunque già per lui esistevano molti spazi e molti tempi.

Carlo Rovelli
L'ordine del tempo
Adelphi 2017
(pp. 207, € 14,00 cartaceo, € 9.99 e-book)

Anzi – ma per spiegazioni più chiare rinvio alla diretta e appassionante lettura del libro, che può essere capito senza perdersi nelle formule, riportate comunque in nota – la conclusione di Rovelli è che il tempo è in qualche modo un'illusione di chi guarda. Tornano di attualità per Rovelli le riflessioni sul tempo contenute nelle *Confessioni* di Sant'Agostino: *"Agostino si rende conto che… la consapevolezza del fluire del tempo è interna. È parte della mente. Sono tracce del passato nel cervello. È molto bella la discussione di Agostino. Si appoggia sulla musica. Quando ascoltiamo un inno il senso di un suono è dato dai suoni precedenti e successivi. La musica ha senso solo nel tempo, ma se noi siamo in ogni momento solo nel presente, come possiamo cogliere questo senso? È perché – osserva Agostino – la nostra consapevolezza è fondata sulla memoria e sull'anticipazione."*

Mi fermo qui, aggiungendo che l'ultimo capitolo è dedicato alla *"sorella del sonno"* che, secondo una bella definizione presa da una Cantata di Bach, è la morte.

Concludendo: la realtà stessa, secondo gli ultimi sviluppi della fisica, sembra assomigliare a un'illusoria macchina del tempo: la letteratura, in fin dei conti, non fa che cercare di imitarla.

Bruno Trentin e il futuro del lavoro

di Sante Cruciani (Università della Tuscia – Fondazione Di Vittorio)

A dieci anni dalla scomparsa di Bruno Trentin, la Fondazione Giuseppe Di Vittorio, la CGIL nazionale e il Comitato economico e sociale europeo hanno promosso una iniziativa "In ricordo di Bruno Trentin. Il futuro del lavoro", per ricordare uno dei maggiori leader del sindacato italiano e uno degli interpreti più autorevoli delle trasformazioni del mondo del lavoro.
Svoltasi a Bruxelles giovedì 13 luglio, con il benvenuto del Presidente CESE Georgios Dassis, l'apertura dei lavori del Presidente della Fondazione Di Vittorio Fulvio Fammoni, la ricostruzione storica di Iginio Ariemma, coordinatore delle attività di studio su Bruno Trentin, l'iniziativa ha cercato di connettere la lezione intellettuale e politica di Trentin con il dibattito della sinistra europea sulla rivoluzione informatica, il postfordismo e la globalizzazione.
Nato in Francia, nel 1926, dall'antifascista Silvio Trentin e da Beppa Nardari, partigiano nelle brigate di Giustizia e Libertà, militante federalista e dirigente del Partito d'Azione fino al suo scioglimento nel 1947, chiamato da Vittorio Foa all'Ufficio Studi della CGIL nel 1949, iscrittosi al PCI nel 1950, tra i protagonisti nel 1962 del convegno dell'Istituto Gramsci sulle «Tendenze del capitalismo italiano», Bruno Trentin ha sempre legato la ricerca intellettuale sull'organizzazione del lavoro a un'azione coraggiosa e innovativa nel sindacalismo italiano ed europeo. Segretario generale della FIOM dal 1962 al 1977, dopo l'autunno caldo del biennio 1968 - 1969 e la repressione della Primavera di Praga, Trentin condivide la scelta della segreteria nazionale di Luciano Lama di rompere con la Federazione Sindacale Mondiale, di matrice sovietica, e di approdare nel 1974 alla neonata Confederazione Europea dei Sindacati. Segretario generale della CGIL dal 1988 al 1994, Trentin ne rilancia l'identità riformatrice attraverso «il sindacato dei diritti» e l'adozione di un «Programma europeo», contribuisce al risanamento del paese e all'ingresso dell'Italia nella moneta unica grazie agli accordi del 1992 e del 1993 con i governi Amato e Ciampi, partecipa al dialogo sociale europeo voluto dal Presidente della Commissione Jacques Delors dal 1985 al 1995. Eletto al Parlamento europeo tra i Democratici di Sinistra, nella legislatura 1999 - 2004 fa parte del «Gruppo Spinelli» a fianco di esponenti della sinistra quali Giorgio Napolitano, Renzo Imbeni, Michel Rocard e Martin Schulz, si batte per il governo politico della zona euro e l'approvazione della «Costituzione europea» al referendum francese del 2005, registrando la sconfitta delle posizioni europeiste e la divisione delle sinistre sulla prospettiva di una «Federazione di Stati Nazione» proposta da Delors.

Dopo la proiezione di alcuni frammenti del film - intervista di Franco Giraldi «Con la furia di un ragazzo», la ricchezza della biografia intellettuale e politica di Trentin è stata al centro delle testimonianze del fondatore del Laboratorio Lasaire Pierre Héritier, del parlamentare europeo Udo Bullmann, degli interventi del segretario generale della CGIL Susanna Camusso, del Segretario generale della CES Luca Visentini.
Pierre Héritier ha voluto soffermarsi sul ruolo di frontiera esercitato da Trentin tra la sinistra francese e italiana, sui rapporti con il leader della Confederazione francese dei lavoratori cattolici Paul Vignaux, sulla sua influenza sulla «nouvelle gauche» degli anni sessanta e settanta, sulla partecipazione di Trentin alla riflessione collettiva di Lasaire dal 1990 al 2002.
Sono emersi i trattati fondamentali del «pensiero riformista, personalista, marxista e libertario» di Trentin, le sue analisi sul modello sociale europeo dopo la caduta del muro di Berlino e la riunificazione tedesca, il Trattato di Maastricht e l'entrata in vigore dell'euro, con particolare attenzione per l'allargamento dell'Unione ai paesi ex comunisti, per i temi del lavoro, della crescita economica, del futuro dell'Europa nello scenario della globalizzazione.
L'impegno di Trentin al Parlamento europeo è stato ricordato da Udo Bullmann, soprattutto rispetto alla messa in discussione dei parametri di Maastricht, all'attività della Commissione per i problemi economici e monetari sulla governance della zona euro,

sottolineando l'attualità delle proposte di Trentin contro le politiche di austerità, a favore di investimenti produttivi nei settori più avanzati dello sviluppo industriale e nella formazione permanente dei lavoratori.
Muovendosi tra la storia del sindacato e l'attualità politica, Susanna Camusso ha rimarcato la posizione di avanguardia della FIOM nel passaggio dalla FSM alla CES, l'importanza nel 1970 della legge sulle 150 ore per il diritto allo studio dei lavoratori, l'originalità del «sindacato dei diritti» e l'esigenza di riprendere la lezione di Trentin sulle trasformazioni del mondo del lavoro, le relazioni industriali, in funzione di un'azione sindacale più incisiva in Italia e in Europa.
Seguendo le suggestioni della lectio doctoralis di Trentin all'Università Cà Foscari nel settembre 2002, dal titolo emblematico «Il lavoro e la conoscenza», Luca Visentini ha individuato «il contributo più innovativo» del leader della CGIL alla sinistra italiana e europea nella sua capacità di interpretazione dei cambiamenti industriali e di elaborazione politica e sindacale, dalla stagione del neocapitalismo degli anni sessanta alla rivoluzione informatica dei nostri giorni. Ne deriva la necessità di una rivoluzione culturale da parte della CES di fronte al discorso dominante in Europa sulle politiche di austerità e l'esigenza di superare le divergenze tra alcuni sindacati nazionali sulla costruzione di una Europa politica.
La lezione metodologica di Trentin è stata, in un certo senso, messa alla prova nella sessione di lavoro del pomeriggio, «Dalla fine delle vecchie certezze al cambiamento del lavoro e delle relazioni industriali». Le comunicazioni di Anna Byhovskaya sulla rivoluzione digitale e di Catelijne Muller sull'intelligenza artificiale hanno stimolato un'ampia tavola rotonda, con la partecipazione del Presidente del gruppo lavoratori CESE Gabriele Bischoff, del Presidente del gruppo imprenditori CESE Jacek Krawczyk, del Presidente della FGTB Rudy De Leeuw, del rappresentante dei sindacati spagnoli Ignacio Fernández Toco, del segretario generale della CGIL Susanna Camusso.
In una fase politica nella quale la Commissione Juncker non brilla certo nel dialogo sociale, gli interventi di Bischoff e Krawczyk hanno colpito per la ricerca di un punto di convergenza tra sindacati e imprenditori nel governo delle ristrutturazioni aziendali e nella formazione permanente dei lavoratori, con l'obiettivo di far incontrare innovazione tecnologica, rivoluzione informatica, rilancio del modello sociale europeo.
Mentre De Leeuw ha inserito nel dibattito le esperienze del sindacato belga e Toxo ha sottolineato con forza i ritardi della CES sulla via di un autentico sindacato europeo, Susanna Camusso ha affrontato il tema della contrattazione nell'età della rivoluzione

informatica, delle piattaforme digitali e dell'economia della conoscenza, contestando l'oggettività degli algoritmi aziendali nell'organizzazione del lavoro e nella redistribuzione del salario, su scala territoriale, nazionale ed europea.
All'indomani della pubblicazione dei «Diari 1988 - 1994» di Bruno Trentin, a cura di Iginio Ariemma, per l'editore Ediesse, l'iniziativa di Bruxelles può essere considerata un importante momento di confronto tra le diverse anime del sindacalismo europeo sul futuro dell'Unione, sui compiti della CES e sul significato dell'economia sociale di mercato.
Come ha sottolineato Fulvio Fammoni, nella chiusura della giornata, si tratta di argomenti di ricerca, di studio e di attività politica e culturale sui quali la Fondazione Di Vittorio si propone di essere ancora presente, in raccordo con la CES e le altre organizzazioni nazionali del sindacalismo europeo.

Sante Cruciani
Ricercatore in storia delle relazioni internazionali, si occupa del processo di integrazione e delle sinistre europee. Tra le sue pubblicazioni: *L'Europa delle sinistre. La nascita del Mercato comune europeo attraverso i casi francese e italiano (1955 - 1957)*, Carocci, 2007; (a cura di), *Bruno Trentin. La sinistra e la sfida dell'Europa politica. Interventi al Parlamento europeo, documenti, testimonianze (1997 - 2006)*, Ediesse, 2011; *Bruno Trentin e la sinistra italiana e francese*, École Française de Rome, 2012; *Il socialismo europeo e il processo di integrazione. Dai Trattati di Roma alla crisi politica dell'Unione (1957 - 2016)*, FrancoAngeli, 2016.

Il diario di una quindicenne deportata per lavoro coatto

di Anna Paola Moretti

Ogni diario è, al tempo stesso, testimonianza umana e fonte storica e nella saldatura tra vita individuale e collettiva ci mostra che la storia attraversa ciascuno/a di noi. A volte, oltre alla rarità legata alle condizioni di scrittura, il testo ci sorprende per la sua ricchezza: è il caso del diario che Magda Minciotti, giovanissima partigiana di Chiaravalle (AN), scrisse durante la prigionia e la deportazione in Germania per lavoro coatto nei lager Siemens a Norimberga e Bayreuth.

Era stata arrestata per rappresaglia, l'8 luglio 1944, dalle SS che ricercavano il fratello comandante partigiano nella Vallesina, mentre le truppe tedesche si ritiravano dalle Marche.

Studente ginnasiale, con una scrittura essenziale e limpida annotò stati d'animo e pensieri, alternandoli agli accadimenti. La scrittura rivolta a sé era una strategia individuale di sopravvivenza, un modo per contrastare la solitudine e farsi coraggio, superare la nostalgia, lo sconforto, il dolore; un fratello deportato con lei, mandato a scavare trincee per arrestare l'avanzata alleata sul fronte occidentale, morirà di stenti. Vediamo anche le strategie messe in atto per resistere, così che il diario diventa un esempio di resilienza femminile e un percorso di crescita.

Aveva iniziato a scrivere su un blocchetto di ricevute trovato per caso in una tappa di prigionia; dopo il ritorno a casa, nel luglio 1945, ricopiò su un quaderno il testo che si stava deteriorando, col proposito di far conoscere la sua storia. Tuttavia, nel clima di generale indifferenza con cui la società del dopoguerra accolse il ritorno dei reduci e considerò per le donne un marchio d'infamia l'essere state deportate in Germania, Magda scelse il silenzio; conservò il diario per lunghissimi anni e lo consegnò al figlio poco prima della sua morte.

Il documento mi è stato affidato grazie a un circolo di fiducia, alimentato dalla figlia di una deportata di cui avevo in precedenza raccolto la testimonianza orale[1].

L'incontro con la vita di un'altra è un esercizio di responsabilità, fatto di rigorosa ricerca e partecipazione, un alternarsi di empatia e distanza. Quando le fonti sono silenti è possibile anche il ricorso all'immaginazione, che non genera prove ma possibilità e rimane nel campo del reale, come indicano Natalie Zamon Davis, Carlo Ginzburg, Marirì Martinengo e le filosofe di Diotima.

Ho accompagnato il diario di Magda con la ricomposizione della sua biografia, certo sbilanciata sugli eventi traumatici che segnarono la sua vita, mantenendo un rapporto di circolarità tra memoria e storia. Attraverso documenti conservati dalla stessa Magda, ricerche bibliografiche e d'archivio, visite ai luoghi, incontri con testimoni, ho potuto disegnare il suo profilo sullo sfondo della Resistenza marchigiana, cui partecipò compatta tutta la sua famiglia.

Grazie alla ricerca che ha riportato in luce storie dimenticate, il Comune e l'Anpi di Chiaravalle hanno dato un riconoscimento a Magda e ai suoi fratelli.

Ho poi seguito Magda nello scenario della deportazione dei civili per lavoro coatto, praticata massicciamente dai nazisti in Europa e in Italia, da poco oggetto di ricerca storiografia. Solo nel 2006, ha preso avvio la ricerca nazionale promossa dall'Aned sotto la guida di Brunello Mantelli, non ancora pubblicata; le stime indicano un totale di 100 mila deportati, di cui un decimo donne; tra queste Magda è l'unica deportata dalle Marche. Ho anche cercato voci da mettere in dialogo, come quella della diciassettenne Delfina Borgato, arrestata per l'aiuto prestato a prigionieri di guerra evasi, anche lei autrice di un diario[2].

Molti rastrellati/e spediti forzatamente negli *Arbeitslager* al servizio dell'industria bellica tedesca furono ipocritamente classificati "liberi lavoratori".

Nell'universo concentrazionario nazista il confine tra le categorie dei deportati a volte fu labile, nel tener conto della complessità esistente dobbiamo saper guardare oltre le classificazioni e valutare ogni singola esperienza.

Il lavoro forzato fu condannato come crimine dal tribunale di Norimberga, ma non le industrie che lo avevano utilizzato, costringendo spesso deportati/e a *lavorare fino alla morte;* grazie a quei profitti quelle industrie sono rimaste tra noi.

La disumanizzazione, la riduzione a cosa allora praticata, ci interroga ancora nel nostro presente, dove il lavoro forzato ha trovato nuove forme di travestimento.

Anna Paola Moretti
Considerate che avevo quindici anni. Il diario di prigionia di Magda Minciotti tra Resistenza e deportazione
prefazione di Luciana Tavernini
Affinità elettive, Ancona 2017, collana *L'orsa minore* dell'Istituto Storia Marche.

[1] M. G. Battistoni, R. Giomprini, A.P. Moretti, M. Moretti "*La deportazione femminile. Incontro con Irene Kriwcenko. Da Kharkov a Pesaro una storia in relazione*", Assemblea legislativa delle Marche, 2010.

[2] Delfina Borgato, *Non si poteva dire di no,* Cierre, 2002

Le signore del vento

Sono nate nei secoli scorsi ma portano a spasso la loro età con agilità, disinvoltura e, soprattutto, con ricercata eleganza. Forti, solide e tenaci, si lasciano toccare e accarezzare da mani esperte ma non esitano a offrirsi a giovani pivelli maldestri per dar loro lezioni di vita. Si fanno coccolare o strapazzare dal loro indissolubile amante capace ora di cullarle in un placido abbraccio, ora di scuoterle furiosamente in tutta la loro essenza. Belle e attraenti nei momenti di riposo, quando ogni piccolo dettaglio non abbandona il proprio ordine naturale, raffinate e affascinanti quando sfoggiano i loro vestiti migliori e *"nessuno le pettina bene come il vento".* Da sole o in compagnia, non passano inosservate e raccolgono commenti di ammirato stupore, sempre alla maliziosa ricerca di un gradito apprezzamento ma ritrose a ogni futile compiacimento.

Loro sono veraci e capaci, nello stesso tempo, di stravolgere profondamente l'animo umano, non come quel fantasioso miraggio dalle sembianze quasi femminili che lo conduce invece alla perdizione con il suo canto diabolico e ammaliante. Parlano un linguaggio comprensibile solo a chi le ama veramente, ma sono indulgenti con chi non trova le parole giuste per riconoscere l'intrinseca bellezza di ogni loro gioiello.

Periodicamente si ritrovano dandosi appuntamento di porto in porto, da quelli mediterranei a quelli oceanici, non certo per sorseggiare un tè, ma per dare sfoggio alla loro presuntuosa immortalità.

Questa volta è toccata a Imperia, dove sono accorse a festeggiare il trentennale del loro primo incontro in acque liguri, per testimoniare tradizioni sopite ma mai scomparse. Le chiamano "Vele d'Epoca" per la loro veneranda età (www.veledepoca.com). Ma non si offendono, anzi ne vanno orgogliose, consapevoli della resistente bellezza del legno con cui sono costruite, della funzionalità dei lucidissimi ottoni dorati a volte scambiati superficialmente per ornamenti, della maestosità delle loro immense velature di bianco cotone grezzo che le rendono ineguagliabili in grazia, classe e portamento.

Loro, *le signore del vento*, incuranti di arrivare da mari lontani, sospinte a volte da raffiche impetuose a volte da fresche brezze di mare, sono sempre lì pronte a solcare le onde e a farsi baciare dagli spruzzi di spuma marina sotto la guida del gioco collettivo e coordinato di equipaggi spesso eterogenei ma fraternamente affiatati.

Qualcuna per distinguersi si concede pure il vezzo di sfoggiare vele colorate: niente tinte variopinte però, ma la semplice sobrietà di un'ocra o di un accattivante rosso amaranto.

Curiosa nemesi, poi, che proprio questo colore sia quello delle vele di "Capricia", l'imbarcazione appartenuta all'Avvocato Agnelli, proprietario della Fiat e di quell'altra "signora", quella del calcio italiano, la bianconera Juventus storica rivale cittadina del Torino, le cui maglie granata sembrano essere le stesse indossate dall'equipaggio della Marina Militare Italiana che oggi l'ha in puntigliosa cura, dopo averla ricevuta in dono dall'Avvocato stesso.

E alla Marina Militare va l'onore e l'onere morale di accudire la *Caroly*, un altro piccolo gioiello d'antan - anche questo ricevuto in dono dall'imprenditore del riso italiano Riccardo Preve - e protagonista di una doppia traversata transoceanica Italia-Argentina-Italia.

E sulla Caroly, ospite inatteso ma accolto amichevolmente a braccia aperte, ho trovato posto – fra occhi stupiti – insieme al mio arsenale fotografico: da tale collocazione privilegiata ho potuto osservare in mare e a cielo aperto l'incontro di queste

affascinanti "tall ship", navi dai grandi alberi, nella perenne sfida in velocità fatta di inseguimenti, virate, abbordaggi e incroci.
Capricia e Caroly, in forza a una nutrita flotta velica della Marina Militare Italiana, sono oggi adibite a navi-scuola sulle quali si formano gli Allievi e i Cadetti dell'Accademia Navale di Livorno. E come su ogni natante a vela, gli spazi angusti, la convivenza forzata, il contatto con gli elementi atmosferici e la dura legge del mare sono condizioni che obbligano chi naviga insieme a trovare la strada della collaborazione, dell'abnegazione, della reciproca assistenza e del sacrificio per conseguire obiettivi che implicano un consapevole gioco di squadra, costretti nel bene e nel male a una prova di carattere "sul campo" che diventa scuola di vita e per la vita.
L'esempio illuminante ci arriva dalle immagini di regate più o meno famose che ci regalano emozionanti momenti di tensione quando, nel pieno di movimenti coordinati, si ammainano vele per drizzarne altre a favore dell'andatura ideale o quando, procedendo controvento *di bolina,* interi equipaggi si posizionano su un bordo dell'imbarcazione per bilanciarne l'inclinazione. Skipper, prodiere, timoniere e ogni componente a bordo assolvono ai propri compiti in un clima di cooperazione, indispensabile al buon governo dell'imbarcazione.
Guidate da gesti sapienti, le signore del vento si lasciano domare e condurre docilmente di onda in onda, ora *al lasco*, ora *al traverso*, ora *di poppa* con velatura ridotta o a vele spiegate secondo la necessità, fino al loro rientro ordinato presso le banchine del porto dove – con le vele ormai ammainate - trascorreranno la notte esauste e affiancate l'una all'altra in attesa del maquillage mattutino quando, alla loro singola identità, si sostituisce una foresta di *alberi* e *pennoni* nell'apparente confusione di una ragnatela di cavi d'acciaio, *drizze*, *cime* e *scotte*.
Ma il loro fascino non scompare nemmeno quando le vele sono riposte ordinatamente sotto coperta e ogni marinaio si sposta, rigorosamente e rispettosamente a piedi nudi, da un punto all'altro dello scafo per sistemare ciò che deve essere sempre pronto per riprendere tempestivamente la navigazione.
In fondo loro e sempre loro, *le signore del vento,* sono coscienti di essere lì per tramandare un sogno, il sogno di chi va per mare o ha scelto il mare come propria dimensione vitale. E perché in fondo, come ci suggerisce Corto Maltese, il marinaio più famoso del mondo, *"… chi insegue un sogno non desidera, in realtà, la sua realizzazione, ma vuole solo poter continuare a sognare. All'orizzonte di quell'oceano ci sarebbe stata sempre un'altra isola, per ripararsi durante un tifone, o per riposarsi e amare. Quell'orizzonte sarebbe stato sempre lì, un invito ad andare…" (Hugo Pratt, Una ballata del mare salato, Ed. Einaudi).*
E cosa c'è di più desiderabile del condividere un sogno in compagnia di una "bella signora"?

© Testo e fotografie di Franco Mammana

NOSTOP
RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - **RESTYLING** URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - I numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°7 - luglio/agosto 2017 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 18 luglio 2017 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

FILT-CGIL

CGIL